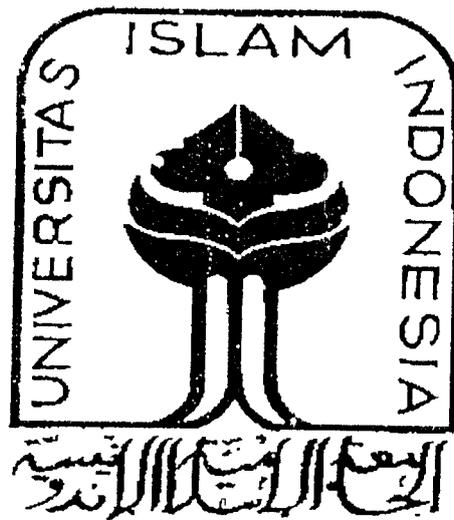


TUGAS AKHIR

**STUDI KAPASITAS PARKIR KENDARAAN TEMPAT
WISATA DI DAERAH KOTA MADYA YOGYAKARTA**



Disusun Oleh :

Arief Mubyarso

No. MHS : 94 310 086
N.I.R.M : 940051013114120085

**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN PERANCANGAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
2000**

LEMBAR PENGESAHAN

STUDI KAPASITAS PARKIR KENDARAAN TEMPAT WISATA DI DAERAH KOTA MADYA YOGYAKARTA

Disusun Oleh :

Arief Mubyarso

No. MHS : 94 310 086
N.I.R.M : 940051013114120085

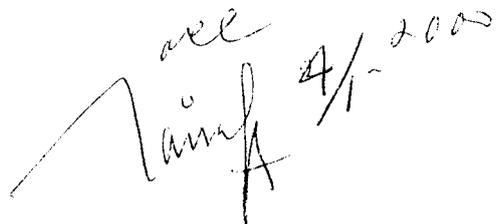
Disetujui Oleh

Ir. Balva Umar, M.Sc
Dosen Pembimbing I

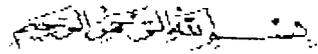


Tanggal : 8/8-2008

Ir. Faisol AM, MS
Dosen Pembimbing II



Tanggal :



KATA PENGANTAR

السَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ

Segala puji dan syukur penyusun panjatkan kehadiran Allah SWT, berkat Rahmad dan Taufiq-Nya, sehingga penyusun dapat menyelesaikan Tugas Akhir untuk melengkapi syarat memperoleh jenjang kesarjanaan pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.

Untuk memperoleh data dalam penyusunan Tugas Akhir ini, penyusun telah mendapat bantuan dari berbagai pihak yang sangat membantu, oleh karena itu penyusun banyak mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Widodo, MSCE, Ph.D selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.
2. Bapak Ir. Tadjuddin BMA, MS selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.
3. Bapak Ir. Balya Umar, M.Sc, selaku Dosen Pembimbing I dan penguji atas bimbingannya selama ini.
4. Bapak Ir. Faisol AM, MS, selaku Dosen Pembimbing II dan penguji atas bimbingan dan masukannya.
5. Bapak Ir. Corry Yacub, MS, selaku dosen penguji atas masukan dan koreksinya.
6. Bapak Kepala dan seluruh staf di DLLAJ, Dipenda, Dinas Tata Kota, Dinas

Pariwisata, dan Badan Pusat Statistik, Kotamadya Dati II Yogyakarta atas segala bantuan dan informasi yang diberikan.

7. Yang tercinta ayah, ibu, kakak dan semua handai taulan yang telah memberikan dorongan moril maupun materiil sehingga terwujud laporan ini.
8. Semua pihak yang tidak bisa penyusun sebutkan satu persatu yang telah membantu dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Penyusun menyadari walaupun telah berusaha semaksimal mungkin untuk dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini dengan baik, tetapi karena adanya keterbatasan waktu dan ilmu, sehingga laporan Tugas Akhir ini jauh dari sempurna.

Oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun untuk lebih baik, sangat penyusun harapkan demi sempurnanya laporan ini. Semoga bermanfaat bagi kita semua. Amiin.

وَالسَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ

Yogyakarta, Desember 1999

Penyusun

DAFTAR ISI

HALAMAN

JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
INTISARI.....	xv

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Pokok Masalah	2
1.3 Tujuan Penulisan	3
1.4 Batasan Masalah	3
1.5 Metodologi	4
1.5.1 Cara Pengumpulan Data	4
1.5.2 Data Primer	4
1.5.3 Data Sekunder	5
1.5.4 Analisis	6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1	Tinjauan Umum	9
2.2	Manajemen Lalu lintas	9
2.3	Pengadaan Fasilitas Parkir	10
2.4	Manajemen Perparkiran	11
2.5	Tata Guna Tanah dan Bangkitan Permintaan Parkir	12

BAB III LANDASAN TEORI

3.1	Umum	13
3.2	Teori Parkir.....	14
3.3	Kebijaksanaan Parkir.....	15
3.4	Studi Parkir.....	16
3.5	Pengadaan Fasilitas Parkir.....	17
3.6	Penentuan Kebutuhan Parkir	19
3.7	Penentuan Satuan Ruang parkir	22
3.8	Desain Geometri Parkir	22
3.10	Manajemen Perparkiran	27
	3.10.1 Pengorganisasian	27
	3.10.2 Penetapan Tarif	27
	3.10.3 Informasi Lokasi dan Ruang Parkir	29
	3.10.4 Tata Cara Parkir	29
3.11	Evaluasi Besaran Daya Tampung Fasilitas Parkir	30

BAB IV PENELITIAN DAN HASIL PENELITIAN

4.1	Data Areal	36
4.1.1	Areal Depan Bank Indonesia	36
4.1.2	Areal Alun – alun Utara	37
4.1.3	Areal Taman Parkir Ngabean	38
4.1.4	Areal Parkir Musium Diponegoro	39
4.2	Data Kebutuhan Parkir	40
4.2.1	Statistik Pariwisata Kotamadya Yogyakarta	40
4.3	Data Retribusi / Pentaripan	42
4.4	Data Pengelolaan	45
4.4.1	Dasar Peraturan	45
4.4.2	Pelaksanaan Pengelolaan	45

BAB V ANALISIS

5.1	Analisis Daya Tampung Fasilitas Parkir	52
5.1.1	Areal Parkir depan Bank Indonesia	52
5.1.2	Areal Parkir Alun – Alun Utara	56
5.1.3	Areal Parkir Taman Parkir Ngabean	60
5.1.4	Areal Parkir Musium Diponegoro	64
5.2	Analisis Kebutuhan	68
5.2.1	Analisis Kebutuhan Dalam Tata Ruang Kota	68
5.2.2	Analisis Kebutuhan Satuan Ruang Parkir	69
5.3	Analisis Pentaripan	72

5.4	Analisis Pengelolaan	77
5.4.1	Areal Parkir depan Bank Indonesia	77
5.4.2	Areal Parkir Alun – Alun Utara	79
5.4.3	Areal Parkir Taman Parkir Ngabean	80
5.4.4	Areal Parkir Musium Diponegoro	81

BAB VI PEMBAHASAN

6.1	Usulan Model	85
6.1.1	Areal Parkir Depan Bank Indonesia	85
6.1.2	Areal Parkir Alun – Alun Utara	85
6.1.3	Areal Parkir Taman Parkir Ngabean	86
6.1.4	Areal Parkir Musium Diponegoro	86
6.2	Kebutuhan	87
6.3	Pentaripan	88
6.3.1	Areal Parkir Depan Bank Indonesia	88
6.3.2	Areal Parkir Alun – Alun Utara	89
6.3.3	Areal Parkir Taman Parkir Ngabean	90
6.3.4	Areal Parkir Musium Diponegoro	92
6.4	Manajemen Pengelolaan Parkir	93
6.4.1	Areal Parkir Depan Bank Indonesia	93
6.4.2	Areal Parkir Alun – Alun Utara	95
6.4.3	Areal Parkir Taman Parkir Ngabean	96
6.4.4	Areal Parkir Musium Diponegoro	99

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN

7.1	Kesimpulan	101
7.1.1	Daya Tampung	101
7.1.2	Kebutuhan	101
7.1.3	Pentaripan	102
7.1.4	Pengelolaan	102
7.2	Saran	104

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	:	Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang.....	22
Gambar 3.2	:	Satuan Ruang Parkir Untuk Bus dan Truk	23
Gambar 3.3	:	Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor	22
Gambar 3.4	:	Bentuk Dan Sudut Ruang Parkir.....	25
Gambar 3.41	:	Pola Parkir Tipe 1	31
Gambar 3.42	:	Pola parkir Tipe 2	32
Gambar 3.43	:	Pola parkir Tipe 3	33
Gambar 3.44	:	Pola parkir Tipe 4	34
Gambar 4.1	:	Situasi Lokasi Parkir depan Bank Indonesia.....	36
Gambar 4.2	:	Situasi Lokasi Parkir Alun – Alun Utara	37
Gambar 4.3	:	Situasi Lokasi Parkir Ngabean	38
Gambar 4.4	:	Situasi Lokasi Parkir Musium Diponegoro	39
Gambar 4.5	:	Pelaksanaan Parkir Depan Bank Indonesia	46
Gambar 4.6	:	Pelaksanaan Parkir Alun – Alun Utara	48
Gambar 4.7	:	Pelaksanaan Parkir Taman Parkir Ngabean	49
Gambar 4.8	:	Pelaksanaan Parkir Musium Diponegoro	51
Gambar 5.1	:	Pola Parkir Model 1	52
Gambar 5.2	:	Pola Parkir Model 2	53
Gambar 5.3	:	Pola Parkir Model 3	54
Gambar 5.4	:	Pola Parkir Model 4	55
Gambar 5.6	:	Pola Parkir Model 1	56

Gambar 5.7	:	Pola Parkir Model 2	57
Gambar 5.8	:	Pola Parkir Model 3	58
Gambar 5.9	:	Pola Parkir Model 4	59
Gambar 5.11	:	Pola Parkir Model 1	60
Gambar 5.12	:	Pola Parkir Model 2	61
Gambar 5.13	:	Pola Parkir Model 3	62
Gambar 5.14	:	Pola Parkir Model 4	63
Gambar 5.16	:	Pola Parkir Model 1	64
Gambar 5.17	:	Pola Parkir Model 2	65
Gambar 5.18	:	Pola Parkir Model 3	66
Gambar 5.19	:	Pola Parkir Model 4	67
Gambar 5.21	:	Pengelolaan Parkir Depan Bank Indonesia	78
Gambar 5.22	:	Pengelolaan Parkir Alun – Alun Utara	80
Gambar 5.23	:	Pengelolaan Parkir Taman Parkir Ngabean	81
Gambar 5.24	:	Pengelolaan Parkir Musium Diponegoro	82
Gambar 6.1	:	Pelaksanaan Parkir di Depan Bank Indonesia	94
Gambar 6.2	:	Pelaksanaan Parkir di Alun Alun Utara	96
Gambar 6.3	:	Pelaksanaan Parkir di Taman Parkir Ngabean	98
Gambar 6.4	:	Pelaksanaan Parkir di Musium Diponegoro	100

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	: Satuan Ruang Parkir	23
Tabel 3.5	: Daya Tampung Model 1	32
Tabel 3.6	: Daya Tampung Model 2	33
Tabel 3.7	: Daya Tampung Model 3	33
Tabel 3.8	: Daya Tampung Model 4	34
Tabel 3.9	: Daya Tampung Bis & Truck	35
Tabel 4.1	: Perkembangan Jumlah Pengunjung Wisata Kodya Yogya	41
Tabel 4.2	: Jumlah Kedatangan Wisata Ke DIY Melalui Bandara	41
Tabel 4.3	: Jumlah Kedatangan Wisata Ke DIY	42
Tabel 4.4	: Tarip Untuk Satu Kali Parkir	43
Tabel 4.5	: Parkir di Gedung untuk 2 Jam Pertama	44
Tabel 4.6	: Parkir di Taman untuk 2 Jam Pertama	44
Tabel 4.7	: Parkir tidak Tetap Satu Kali Parkir	45
Tabel 5.1	: Hasil Hitungan Daya Tampung Model 1	53
Tabel 5.2	: Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2	54
Tabel 5.3	: Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3	54
Tabel 5.4	: Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4	55
Tabel 5.5	: Hasil Hitungan Daya Tampung Bis & Truck	56
Tabel 5.6	: Hasil Hitungan Daya Tampung Model 1	57
Tabel 5.7	: Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2	58
Tabel 5.8	: Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3	58

Tabel 5.9 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4.....	59
Tabel 5.10 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Bis & Truck.....	60
Tabel 5.11 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 1.....	61
Tabel 5.12 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2.....	62
Tabel 5.13 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3.....	62
Tabel 5.14 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4.....	63
Tabel 5.15 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Bis & Truck.....	64
Tabel 5.16 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 1.....	65
Tabel 5.17 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2.....	66
Tabel 5.18 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3.....	66
Tabel 5.19 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4.....	67
Tabel 5.20 :	Hasil Hitungan Daya Tampung Bis & Truck.....	68
Tabel 5.21 :	Hasil Satuan Ruang Parkir depan Bank Indonesia.....	70
Tabel 5.22 :	Hasil Satuan Ruang Parkir Alun – Alun Utara.....	70
Tabel 5.23 :	Hasil Satuan Ruang Parkir Ngabean.....	71
Tabel 5.24 :	Rekapitulasi Hasil Satuan Ruang Parkir.....	71
Tabel 5.25 :	Hasil Satuan Ruang Parkir Musium Diponegoro.....	72
Tabel 5.26 :	Lebar Sirkulasi / Gang depan Bank Indonesia.....	83
Tabel 5.27 :	Lebar Sirkulasi / Gang Alun – Alun Utara.....	83
Tabel 5.28 :	Lebar Sirkulasi / Gang Taman Parkir Ngabean.....	84
Tabel 5.29 :	Lebar Sirkulasi / Gang Musium Diponegoro.....	84
Tabel 5.30 :	Rekapitulasi Analisis.....	85

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	1	: Kriteria Kesesuaian Fasilitas Pelayanan Kota	107
Lampiran	2	: Peta Rencana Pemanfaatan Lahan	108
Lampiran	3	: Peraturan Daerah No 10 Tahun 1994 Tentang Pengelo- laan Perparkiran	109
Lampiran	4	: Peraturan Daerah No 706/KD/1995 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah No 10 1994	119
Lampiran	5	: Perhitungan Daya Tampung Fasilitas Parkir.....	126

INTISARI

Perparkiran di daerah kotamadya Yogyakarta untuk tujuan wisata ke kraton dan pusat keramaian Malioboro mengambil dua pokok masalah, yaitu bagaimana mendapatkan kapasitas parkir kendaraan yang optimal dan bagaimana menentukan konsep manajemen perparkiran dengan tujuan untuk mendapatkan kapasitas parkir kendaraan guna mendapatkan konsep manajemen perparkiran yang efektif dan efisien.

Studi kapasitas parkir kendaraan tempat wisata di daerah Kotamadya Yogyakarta dilakukan berdasarkan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh langsung di lapangan berupa data tentang kondisi fisik fasilitas parkir yang meliputi luasan, sarana pendukung, jenis kendaraan yang memanfaatkan, pola parkir yang dipakai dan sistem pengaturan akses. Sedangkan data sekunder diperoleh dari beberapa instansi terkait yang terdiri dari Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (D.L.L.A.J), Dinas Pendapatan Daerah Kotamadya Yogyakarta, Dinas Tata Kota, Dinas Pariwisata Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan Badan Pusat Statistik (BPS).

Studi kapasitas parkir kendaraan dilakukan dengan menghitung besarnya daya tampung untuk masing-masing fasilitas menggunakan beberapa model untuk setiap jenis kendaraan yang memanfaatkan ruangan parkir. Sedangkan untuk menentukan konsep manajemen perparkiran diperlukan sistem pengendalian baik waktu, tarif, keamanan dan kenyamanan serta instansi pengelola parkir termasuk fasilitas umum yang ada di dalam lokasi atau area parkir yang ada.

Dari beberapa lokasi parkir yang ditinjau yaitu lokasi parkir dengan Bank Indonesia, Alun-Alun Utara, Taman Parkir Ngabean dan Museum Diponegoro secara keseluruhan diperlukan upaya pemenuhan dengan informasi yang akurat, meningkatkan perawatan fasilitas yang ada, pintu masuk dan keluar terpisah kecuali untuk areal parkir Alun-Alun Utara serta pemasangan rambu-rambu secara tepat yang didukung dengan pengendalian parkir. Berdasarkan tinjauan tersebut, maka didapatkan besarnya daya tampung kendaraan untuk masing-masing lokasi dengan menggunakan model atau pola parkir yang dikorelasikan dengan satuan ruang parkir dan lebar gang/sirkulasi didapat bahwa kapasitas parkir Bank Indonesia 21 kendaraan mobil penumpang dengan model satu sudut 60° dan Alun-Alun Utara 36 kendaraan mobil penumpang dengan model satu sudut 45° . Sedangkan kapasitas Taman Parkir Ngabean 106 kendaraan mobil penumpang dengan model dua sudut 45° dan 51 kendaraan jenis bis dan truk model sudut 90° . Kapasitas 54 kendaraan mobil penumpang model satu dan dua sudut 60° serta 28 kendaraan jenis bis dan truk model sudut 90° untuk areal parkir Museum Diponegoro.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejalan dengan bertambahnya jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, dan pesatnya pembangunan, maka bertambah pula aktivitas dan jumlah sarana transportasi yang dibutuhkan, khususnya transportasi perkotaan.

Permasalahan transportasi perkotaan sudah melanda di beberapa kota besar di Indonesia. Kota Yogyakarta meskipun tidak sebesar kota Jakarta, tetapi akhir – akhir ini sudah dirasakan adanya gangguan – gangguan terhadap pelayanan jasa transportasi. Sementara untuk pengembangan transportasi perkotaan salah satunya adalah dengan meningkatkan peran manajemen transportasi, agar mempunyai tingkat efisiensi dan kualitas pelayanan yang tinggi.

Dari beberapa penelitian masalah parkir, menunjukkan bahwa kesulitan dan kekurangan ruang parkir akan menimbulkan terjadinya kemacetan lalu-lintas, dan pada akhirnya dapat menimbulkan dampak negatif dibidang ekonomi, sehingga perlu adanya manajemen transportasi dalam pengelolaan fasilitas parkir.

Fasilitas tempat parkir yang merupakan fasilitas pelayanan umum, merupakan faktor yang sangat penting dalam sistem transportasi di daerah perkotaan, khususnya

di kotamadya Yogyakarta, mengingat Yogyakarta sebagai kota tujuan wisata ke -2 di Indonesia.

Yang masih menjadi permasalahan parkir kendaraan wisata di kotamadya Yogyakarta antara lain, kesulitan dalam proses mencari tempat parkir, proses manuver dan pengaturan di lokasi, pengurangan lebar efektif jalan yang mengganggu kelancaran arus lalu lintas, tidak adanya kenyamanan dan keamanan dan pengelolaan parkir yang belum profesional, yang dikarenakan besarnya biaya operasional untuk manajemen perparkiran.

Kesulitan dalam pengaturan parkir dilapangan disebabkan, karena masyarakat pengguna jasa parkir akan berusaha mencari tempat parkir yang paling dekat dengan obyek wisata yang akan dikunjungi, sedangkan obyek wisata yang akan dikunjungi tidak menyediakan fasilitas parkir yang memadai, dengan alasan lokasi yang tidak memungkinkan dan besarnya operasional untuk biaya pengadaan areal parkir. Kesulitan juga muncul karena pengguna jasa parkir belum mengetahui informasi lokasi – lokasi parkir yang tersedia, yang dampaknya sering terjadi konflik lalu lintas di pusat – pusat tujuan wisata.

1.2 Pokok Masalah

Pokok masalah pengadaan fasilitas parkir kendaraan wisata di kotamadya Yogyakarta dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) :

1. bagaimana mendapatkan kapasitas parkir kendaraan yang optimal, dan
2. bagaimana menentukan konsep manajemen perparkiran yang efektif dan efisien.

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan tugas akhir ini adalah menganalisis secara sistematis guna :

1. mendapatkan kapasitas parkir kendaraan, dan
2. mendapatkan konsep manajemen perparkiran yang efektif dan efisien.

1.4 Batasan Masalah

Lingkup pembahasan dari penulisan tugas akhir ini dibatasi dengan mengambil dua aspek bahasan :

1. kapasitas parkir, yaitu bagaimana mendapatkan kapasitas parkir dan pola parkir yang optimal pada areal parkir yang ada,
2. konsep manajemen perparkiran, membahas mengenai sistem pentaripan, sarana dan prasarana, informasi mengenai lokasi, batasan waktu area parkir, sistem keamanan dan kenyamanan.

Sedangkan lingkup lokasi parkir yang ditinjau adalah :

1. tempat parkir sisi jalan dan luar jalan di alun-alun utara,
2. tempat parkir luar jalan di depan Bank Indonesia,

3. tempat parkir luar jalan di taman parkir Ngabean, dan
4. tempat parkir luar jalan di taman parkir musium P. Diponegoro.

1.5 Metodologi

1.5.1 Cara Pengumpulan Data

Cara pengumpulan data dalam studi parkir kendaraan tempat wisata di daerah kotamadya Yogyakarta adalah :

1. Observasi, yaitu dengan melakukan pengamatan, pengukuran dan pendataan langsung dilapangan secara visual, yaitu di lokasi yang di tinjau,
2. Data sekunder, dengan mengambil data dari beberapa instansi terkait antara lain Dinas Pendapatan Daerah Kotamadya Yogyakarta, Dinas Tata Kota, Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan (DLLAJ), Dinas Pariwisata dan Badan Pusat Statistik (BPS).

1.5.2 Data Primer

Data primer yang dibutuhkan sebagai masukan dalam mengalisis optimalisasi parkir diperoleh langsung dilapangan berupa data tentang kondisi fisik fasilitas parkir, yaitu :

1. Luasan (panjang, lebar),
2. Sarana pendukung (pos penjagaan atau pengaturan, papan petunjuk),
3. Jenis kendaraan yang memanfaatkan,

4. Pola parkir yang dipakai.
5. Sistem pengaturan akses

1.5.3 Data Sekunder

Data sekunder yang dari beberapa instansi terkait yang sangat erat hubungannya dengan permasalahan perparkiran untuk kendaraan wisata di daerah kotamadya Yogyakarta, yaitu :

1. Dari Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) Kotamadya Yogyakarta, masukan data tentang :
 - a. aktivitas parkir di badan jalan yang di kelola oleh Dinas Lalu - lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) kotamadya Yogyakarta.
 - b. pola pendistribusian dan volume parkir.
 - c. pola pendistribusian arus lalu-lintas sekitarnya.
 - d. pola penanganan parkir yang diterapkan
2. Dari Dinas Pendapatan Daerah Kotamadya Yogyakarta, masukan data yaitu :
 - a. aktivitas parkir di luar badan jalan (taman atau gedung) untuk wisata,
 - b. pola dan cara penanganannya,
 - c. volume permintaan dalam hitungan hari atau tahun.
 - d. sistem informasi bagi pengguna atau pemakai.
3. Dari Dinas Tata Kota, masukan data yaitu :

- a. rencana umum tata ruang kota kotamadya Yogyakarta (RUTRK)
 - b. rencana detail tata ruang kota kotamadya Yogyakarta (RDTRK)
4. Dari Dinas Pariwisata Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, masukan data berupa :
- a. jenis obyek wisata yang dimiliki kotamadya Yogyakarta,
 - b. perkembangan jumlah pengunjung wisata dari beberapa obyek yang diamati atau dianalisis,
 - c. perkembangan jumlah biro angkutan dan wisatawan di kotamadya Yogyakarta.
5. Dari badan Pusat Statistik, berupa masukan tentang :
- a. pruduk domestik regional bruto kotamadya Yogyakarta,
 - b. jumlah penduduk dan ukuran kota,
 - c. cross cek data instansi terkait.

1.5.4 Analisis

Analisis optimalisasi parkir kendaraan wisata kotamadya Yogyakarta didasarkan pada data primer dan data sekunder, disusun secara sistematis dengan metode penelitian :

1. Diskripsi, yaitu dengan melihat kondisi yang ada dalam pengelolaan parkir kendaraan wisata selama ini, perlu dievaluasi kembali mengenai instansi

pengelola parkir, sistem pengendalian, baik waktu, tarif, keamanan, dan kenyamanan, fasilitas umum di dalam lokasi atau area parkir yang ada, misalnya kamar kecil, fasilitas kebersihan, makanan, dan sarana perhubungan.

2. Simulasi Model

Dengan mengambil luasan yang ada (dari data primer) dapat dihitung besarnya daya tampung untuk masing-masing fasilitas, menggunakan beberapa model, sehingga dapat diketahui besarnya daya tampung untuk masing-masing lokasi untuk setiap jenis kendaraan yang memanfaatkan ruangan parkir.

1. Lokasi A jenis kendaraan penumpang

- a) Model 1,
- b) Model 2,
- c) Model 3,
- d) Model 4.

2. Lokasi A jenis kendaraan bis dan truk

- a) Model 1,
- b) Model 2,
- c) Model 3,
- d) Model 4.

3. Lokasi A jenis kendaraan sepeda motor

- a) Model 1,

- b) model 2,
- c) model 3,
- d) model 4.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum

Menurut tata kota (1995), perkembangan ekonomi yang cepat dari kota Yogyakarta, menyebabkan tingginya kenaikan jumlah kendaraan dan arus lalu-lintas. Akibatnya fasilitas parkir baik di pinggir jalan maupun di gedung atau taman parkir, menjadi tidak memenuhi syarat lagi. Jalan – jalan menjadi macet yang akan mempengaruhi pada potensi ekonomi, dan meningkatnya jumlah kecelakaan dan polusi udara.

2.2 Manajemen Lalulintas

Menurut Malkamah, (1995), manajemen lalu–lintas adalah suatu proses pengaturan dan penggunaan jalan yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu kepentingan tertentu tanpa penambahan atau pembuatan infrastruktur baru. Manajemen lalu–lintas diterapkan untuk mencapai sebagian atau seluruh tujuan yaitu :

- a. mengurangi kecelakaan.
- b. meningkatkan kualitas lingkungan.
- c. meningkatkan akseibilitas manusia dan barang.
- d. meningkatkan kelancaran arus pada jalan utama dan jalan distribusi.

Menurut Fachrurozi (1995). pendekatan yang mendasar dalam langkah manajemen lalu–lintas sedapat mungkin mempertahankan pola jalan yang sudah ada, namun untuk merubah pola gerakan pada jalan tersebut harus mempertimbangkan adanya suatu efisiensi yang paling tinggi dalam membuat sistem yang baru.

2.3 Pengadaan Fasilitas Parkir

Menurut Dinas Pemerintah Daerah (1995). pengadaan fasilitas parkir kendaraan di kotamadya Yogyakarta dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Fasilitas parkir di badan jalan. Aktivitas parkir dapat dilaksanakan di badan jalan atau di trotoar yang disediakan untuk parkir kendaraan, dimana pengadaan dan pola pengaturan parkir dilakukan oleh pihak Pemerintah daerah yang dalam hal ini adalah DLLAJ (Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan). Pengadaan fasilitas parkir di badan jalan khususnya sistem perparkiran yang sesuai dengan pola pengaturan untuk masing – masing ruas jalan yang diperbolehkan untuk parkir dilaksanakan oleh Dinas Lalu–lintas Angkutan Jalan.
- b. Fasilitas parkir di luar badan jalan. Pengadaan fasilitas parkir diluar badan jalan baik yang berupa taman parkir, maupun gedung parkir dapat dilakukan oleh :
 1. Pemerintah Daerah.
 2. Swasta.

3. Pemerintah Daerah bekerjasama dengan swasta.

Sistem pengadaan parkir diluar badan jalan tersebut akan mempengaruhi besarnya pendapatan asli daerah yang akan di dapatkan.

2.4 Manajemen Perparkiran

Menurut FD Hobbs, (1979) hal – hal utama dalam penilaian atau pengukuran parkir melibatkan beberapa variabel antara lain, akumulasi parkir, volume parkir, pergantian parkir, dan indeks parkir.

Menurut Malkamah, (1995) fasilitas parkir perlu dilengkapi dengan informasi mengenai masih ada atau tidaknya ruang parkir yang kosong, sistem penarikan yang diberlakukan, batasan waktu parkir, dan arah menuju tempat parkir yang lain. Hal ini akan menghemat waktu untuk pencarian ruang parkir yang kosong, dan mencegah terjadinya parkir atau bongkar muat ditempat yang dilarang.

Menurut Munawar (1996), penyediaan tempat parkir dapat ditempuh dengan, pelebaran jalan, pemanfaatan halaman bangunan, pembangunan bangunan parkir atau taman parkir. Sedangkan strategi efisiensi tempat parkir dapat ditempuh dengan pembatasan waktu parkir, pengontrolan tempat parkir, tarif parkir berdasarkan waktu, dan perbedaan tarif parkir pada jam-jam puncak.

2.5 Tata Guna Tanah dan Bangkitan Permintaan Parkir

Menurut FD Hobbs, (1979), permintaan parkir dibangkitkan menurut distribusi dan macam guna tanah pada suatu area atau kawasan, bersama - sama dengan tingkat kemudahan yang ada pada berbagai moda transportasinya.

Menurut DLLAJ (1995), daya tampung dari suatu fasilitas parkir baik yang berupa taman parkir, gedung parkir, serta fasilitas parkir badan jalan, sangat ditentukan oleh pola parkir yang digunakan. Untuk memperkirakan besarnya daya tampung dari fasilitas parkir tersebut, maka dibuat model - model pola parkir yang mungkin dilaksanakan di lapangan. Sedangkan untuk besaran permintaan parkir pada suatu kawasan sangat di pengaruhi oleh pola tata guna lahan di kawasan yang bersangkutan, sehingga di dalam penanganan masalah parkir harus diikuti dengan pengaturan mengenai pola tata guna lahan yang disesuaikan dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota yang ada.

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Umum

Masalah yang ditimbulkan oleh lalu lintas salah satunya adalah parkir, terutama di kota-kota besar termasuk di daerah kotamadya Yogyakarta, karena parkir merupakan suatu tata guna tanah yang besar, disebabkan kendaraan tidak hanya membutuhkan ruas jalan untuk bergerak tetapi juga membutuhkan ruang untuk berhenti (parkir).

Setiap pengguna kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir terutama di daerah kotamadya Yogyakarta untuk tujuan wisata menginginkan parkir kendaraan sedekat mungkin dengan lokasi sehingga dapat memperpendek jarak tempuh dalam berjalan kaki. Keadaan ini menimbulkan permintaan ruang parkir yang tinggi pada daerah pusat kegiatan itu.

Meningkatnya populasi kendaraan menjadikan permasalahan perparkiran menjadi semakin serius, sehingga parkir kendaraan tempat wisata di kotamadya Yogyakarta mengalami kesulitan dalam proses mencari tempat parkir, proses manuver dan pengaturan di lokasi, pengurangan efektif jalan yang mengganggu kelancaran lalu lintas, tidak adanya kenyamanan dan keamanan serta pengelolaan parkir yang belum profesional.

3.2 Teori Parkir

Parkir berasal dari kata *park* yang berarti taman. Menurut kamus Bahasa Indonesia, parkir diartikan sebagai tempat menyimpan. Dalam Keputusan Menteri Perhubungan RI. No. 4 Tahun 1994 Tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor Di Jalan, parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak sementara. Sedangkan kaitannya dengan Studi Kapasitas Parkir Kendaraan Tempat Wisata di Daerah Kotamadya Yogyakarta ini parkir diartikan sebagai suatu kegiatan meletakkan atau menyimpan kendaraan di suatu tempat tertentu dalam jangka waktu yang tergantung kepada selesainya keperluan dari pengguna kendaraan tersebut.

Beberapa istilah yang berkaitan dengan parkir (F. D. Hobbs) sebagai berikut :

1. Akumulasi Parkir (Parking Accumulation) adalah jumlah kendaraan yang di parkir di suatu tempat pada waktu tertentu,
2. Volume Parkir (Parking Volume) menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (jumlah kendaraan perperiode waktu tertentu, biasanya perhari). Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir dalam menit atau jam menyatakan lama parkir,
3. Pergantian Parkir (Parking Turnover) menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan luas ruang parkir untuk periode waktu tertentu,
4. Indeks Parkir (Parking Index) adalah ukuran yang lain untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir pada tiap panjang enam meter yang tersedia di tepi jalan.

3.3 Kebijakan Parkir

Dengan adanya penambahan jumlah penduduk maka keinginan untuk memiliki kendaraan dan keinginan bepergian akan semakin meningkat yang akan menimbulkan konsekuensi pada peningkatan permintaan akan ruang jalan bagi pergerakan kendaraan. Dalam hal ini pengenalan akan pembatasan parkir kendaraan pada badan jalan dan bahkan larangan parkir pada jalan tertentu secara menyeluruh menjadi semakin bertambah penting.

Pada umumnya parkir dapat di pandang berkaitan dengan empat tujuan (Bernet dan Ogden, 1984) sebagai berikut :

1. Pergerakan kendaraan

Penggunaan jalan kendaraan yang bergerak sebaiknya lebih diutamakan. Terutama berlaku untuk jalan-jalan arteri yang memiliki fungsi untuk pergerakan lalu lintas yang tinggi.

2. Transportasi masyarakat

Transportasi masyarakat yang baik akan mengurangi pemanfaatan jalan untuk kebutuhan parkir menyeluruh. Di lain pihak persediaan parkir mungkin dapat memaksa perubahan cara ke arah transportasi masyarakat.

3. Lingkungan setempat

Pembatasan parkir dapat memperbaiki estetika suatu kawasan/daerah, mengurangi banyaknya arus lalu lintas ke suatu kawasan/daerah dan akan menjamin parkir penghuni setempat.

4. Perkembangan daerah perkotaan

Dapat dipengaruhi oleh mahalnya biaya pembuatan beberapa bangunan di suatu kawasan/daerah. Demikian juga dengan persediaan parkir dapat membuat beberapa kawasan/daerah sedikit banyak akan menarik pembangunan.

3.4 Studi Parkir

Studi parkir adalah sebuah studi tentang fasilitas parkir yang dilakukan dengan maksud untuk mengenali kekurangan-kekurangan yang ada dalam fasilitas parkir tersebut, sehingga hasilnya dapat dijadikan suatu usulan yang dikehendaki dalam penggunaan fasilitas parkir (**Louis J. Pignataro, 1973**).

Informasi yang selalu dibutuhkan dalam sebuah studi parkir adalah sebagai berikut ini :

1. Tipe dan penyediaan fasilitas parkir,
2. bagaimana dan untuk apa fasilitas parkir itu digunakan,
3. permintaan ruang parkir,
4. karakteristik permintaan parkir,
5. lokasi parkir,
6. dan administrasi, legal, serta finansial yang merupakan factor penting dalam pengembangan fasilitas parkir.

Ruang lingkup penyediaan fasilitas parkir harus dipikirkan terhadap dampak lingkungannya. Bagaimanapun pengembangannya, tenaga maupun waktu merupakan dasar dalam menentukan kondisi parkir di kota atau di suatu daerah.

3.5 Penyediaan Fasilitas Parkir

Penyediaan fasilitas parkir kendaraan di kotamadya Yogyakarta khususnya parkir kendaraan tempat wisata, pada prinsipnya dapat dilakukan di badan jalan maupun di luar badan jalan di mana masing-masing mempunyai persyaratan-persyaratan tertentu.

Menurut **C.S. Papacostas dan P.D. Prevedourus**, fasilitas parkir kendaraan dapat dikategorikan dalam dua jenis sebagai berikut :

1. Parkir Umum (Public Parking).

Terdiri dari dua tipe, yaitu :

1.1 On Street Parking (Fasilitas Parkir Pada Badan Jalan)

Fasilitas parkir pada badan jalan dapat dibedakan :

- a. Parkir di badan jalan yang di batasi,
- b. Parkir di badan jalan yang tidak di batasi.

1.2 Off Street Parking (Fasilitas Parkir Di luar Badan Jalan)

Fasilitas parkir di luar badan jalan dapat dibedakan :

- a. Parkir dipermukaan (taman atau pelataran parkir),
- b. Garasi atau gedung parkir.

2. Parkir Khusus (Private Parking)

Merupakan fasilitas parkir milik perorangan seperti parkir di garasi rumah, gedung apartemen dan sebagainya.

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 66 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum, pembangunan fasilitas parkir untuk umum harus memenuhi kriteria sebagai berikut ini :

1. Dapat menjamin kelancaran dan keselamatan lalu lintas,
2. Lokasi yang strategis dan mudah di jangkau oleh pengguna kendaraan yang akan menggunakan jasa parkir tersebut,
3. Apabila berupa taman parkir harus memiliki batas-batas tertentu,
4. Apabila berupa gedung parkir, memenuhi persyaratan konstruksi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku,
5. Di dalam gedung parkir atau taman parkir harus di atur sirkulasi dan posisi parkir kendaraan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan,
6. Setiap lokasi yang digunakan untuk parkir, kendaraan di beri tanda berupa huruf atau angka yang memberi kemudahan bagi pengguna jasa untuk menemukan kendaraannya.

Dalam perencanaan dan perancangan fasilitas parkir di luar badan jalan harus mempertimbangan dari beberapa aspek, yaitu aspek lokasi, tapak (site) dan aspek akses dari fasilitas parkir itu sendiri (**Siti Malkamah, 1995**).

Pertimbangan aspek lokasi berkaitan dengan kemudahan dan kenyamanan dari pengguna parkir dari fasilitas parkir menuju ke tujuan dan begitu sebaliknya. Kemudahan dan kenyamanan tersebut dapat dikaitkan dengan jangkauan berjalan kaki dari calon pengguna fasilitas parkir. Jarak jangkauan ini sangat bervariasi untuk Asia berkisar antara 100 sampai dengan 300 m, di mana sangat dipengaruhi oleh :

1. Fasilitas pejalan kaki yaitu trotoar,
2. jenis kegiatan dan lingkungan disepanjang fasilitas pejalan kaki.

Pertimbangan aspek tapak berkaitan dengan luasan dan daya tampung (konfigurasi parkir) serta pola arus di dalam fasilitas parkir. Dalam hal ini yang

sangat mempengaruhi adalah ketersediaan lahan yang akan digunakan untuk pengadaan fasilitas parkir selain dari perencanaan tapaknya sendiri.

Sedangkan aspek akses dari fasilitas parkir harus dikaitkan dengan sistem jaringan jalan dan pola arus lalu lintas yang ada pada ruas jalan terkait, sehingga dengan adanya fasilitas parkir jangan sampai menjadikan ruas jalan yang ada disekitarnya rawan kemacetan dan kecelakaan.

3.6 Penentuan Kebutuhan Parkir

1. Jenis peruntukan kebutuhan parkir
 - a. Kegiatan parkir tetap
 - 1) pusat perdagangan,
 - 2) pusat perkantoran swasta atau pemerintahan,
 - 3) pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan,
 - 4) pasar,
 - 5) sekolah,
 - 6) tempat rekreasi,
 - 7) hotel dan tempat penginapan,
 - 8) rumah sakit.
 - b. Kegiatan parkir yang bersifat sementara
 - 1) bioskop,
 - 2) tempat pertunjukan,
 - 3) tempat pertandingan olahraga,
 - 4) rumah ibadah.

2. Ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996 ditentukan sebagai berikut :

a) Pusat perdagangan

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

Sumber : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

b) Pusat perdagangan

Jumlah Karyawan	1000	1250	1500	1750	2000	2500	3000	4000	5000
Kebutuhan Administrasi	235	236	237	238	239	240	242	246	249
(SRP) Pelayanan Umum	288	289	290	291	291	293	295	296	302

Sumber : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

c) Pasar swalayan

Luas Areal 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 : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

d) Pasar

Luas Areal 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 : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

e) Sekolah / perguruan tinggi

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

Sumber : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

f) Tempat rekreasi

Luas Areal 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 : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

g) Hotel dan tempat penginapan

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

Sumber : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

h) Rumah sakit

Luas Areal Total (100 M ²)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	97	100	104	111	118	132	146	160	230

Sumber : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

i) Bioskop

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

Sumber : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

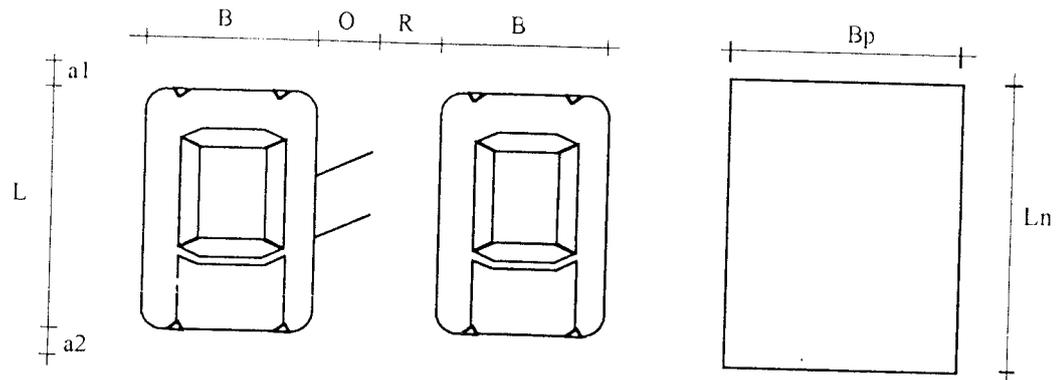
j) Tempat pertandingan olahraga

Jumlah tempat duduk (buah)	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	15000
Kebutuhan (SRP)	235	290	340	390	440	490	540	790

Sumber : Hasil Studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

3.7 Penentuan Satuan Ruang Parkir

1. Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang (dalam cm)



Gambar 3.1 : Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang

Keterangan :

B = lebar total kendaraan

O = lebar bukaan pintu

R = jarak bebas arah lateral

L = panjang total kendaraan

a1,a2 = jarak bebas arah longitudinal

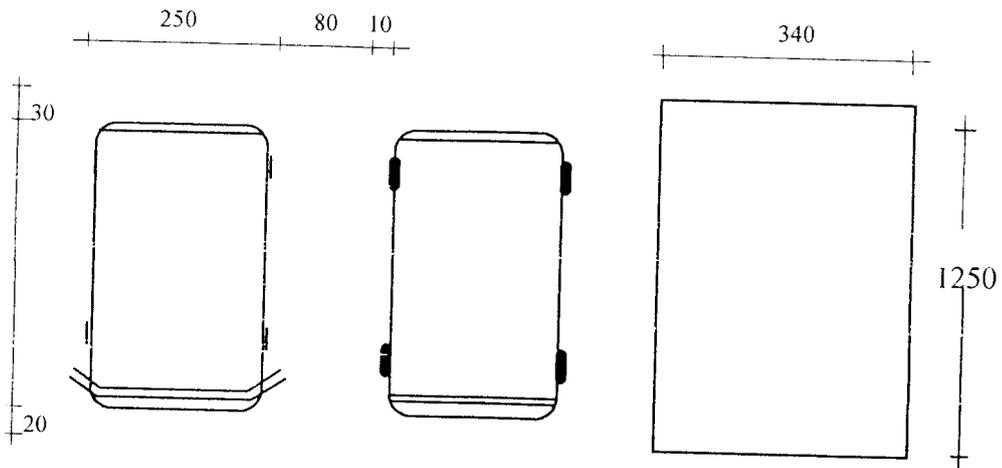
Untuk mobil penumpang digolongkan menjadi 3 golongan :

Golongan I

Golongan	B	O	R	a1	L	a2	Bp (B+O+R)	Lp (L+a1+a2)
I	170	55	5	10	470	20	230	500
II	170	75	5	10	470	20	250	500
III	170	80	50	10	470	20	300	500

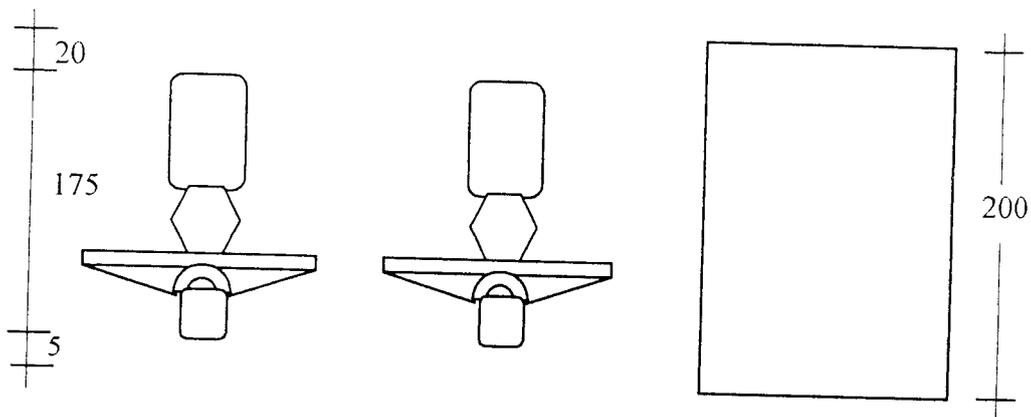
Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

2. Satuan Ruang Parkir Untuk Bus / Truk (dalam cm)



Gambar 3.2 : Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus / Truk

3. Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor (dalam cm)



Gambar 3.3 : Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor

Tabel 3.1 Satuan Ruang Parkir (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir
1	a. Mobil Penumpang Golongan I	2,30 x 5,00
	b. Mobil Penumpang Golongan II	2,50 x 5,00
	c. Mobil Penumpang Golongan III	3,00 x 5,00
2	Bus / Truck	3,40 x 12,50
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

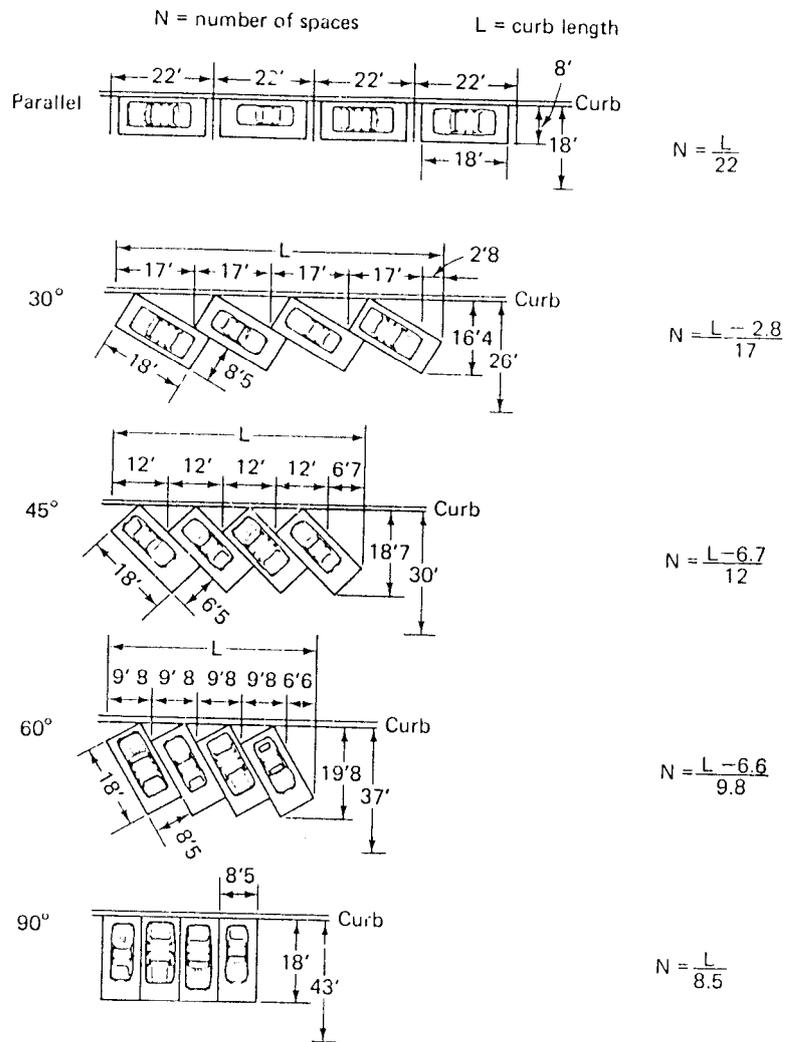
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

3.8 Desain Geometri Parkir

Terdiri dari dua jenis, yaitu desain geometri parkir pada badan jalan dan di luar badan jalan (**Louis J. Pignataro, 1973**). Desain geometri parkir pada badan jalan (on street parking) sangat sederhana. Biasanya parkir di pinggir jalan diletakkan sejajar dengan tepi jalan, karena hal tersebut akan mengambil ruang jalan lebih sedikit dibandingkan jika parkir kendaraan diletakkan menyudut terhadap tepi jalan dan akan menimbulkan kemungkinan kecelakaan yang lebih sedikit, karena hanya mengurangi lebar efektif jalan relatif kecil. Oleh karena itu parkir sejajar dianjurkan pada daerah atau kawasan yang jalannya tidak terlalu lebar, sedangkan pada jalan-jalan local yang lebih besar, parkir yang membentuk sudut dapat diterapkan tetapi harus diperhatikan factor jarak pandang yang baik dan volume lalu lintas disekitarnya (lihat gambar 3.4)

Sedangkan desain geometri parkir di luar badan jalan (off street parking) lebih kompleks, karena harus dapat memenuhi tujuan sebagai berikut :

1. Menyediakan jumlah ruang parkir yang maksimum,
2. memberi kenyamanan dan keamanan saat parkir, baik pada saat keluar atau masuk dari bidang atau petak parkir dan mengemudikan kendaraan selama di lokasi gedung parkir,
3. mengurangi gangguan pada jalan masuk dan keluar, gangguan terhadap pejalan kaki dengan gerakan (manuver) kendaraan di luar lokasi gedung parkir.



Gambar 3.4 Bentuk dan sudut parkir

Sumber : Louis J. Pignataro, 1973

Berbagai macam bentuk penataan bangunan berlaku untuk digunakan dalam bidang parkir. Pemilihan sudut yang terbaik pada hakekatnya tergantung pada ukuran dan bentuk bidang parkir, penataan dapat digunakan dalam bidang untuk mengurangi tempat.

Desain geometri yang digunakan untuk fasilitas parkir dapat dibedakan sebagai berikut :

1. Parkir yang bersudut 90^0

Penataan ini menggunakan tempat yang paling efisien. Setiap kendaraan dapat menggunakan gang dari tiap arah (bolak-balik) dan jarak antar kendaraan yang berjalan di gang dapat dikurangi. Diiijinkan juga untuk menggunakan gang atau jalan buntu dengan demikian akan mengurangi ruang yang terbuang percuma.

2. Parkir dengan sudut-sudut lain ($\alpha = 30^0, 45^0, 60^0$)

Bila sudut parkir kurang dari 90^0 , maka jalur gang satu arah diperlukan sekali. Peredaran satu arah adalah baik untuk tempat yang ramai, karena sudut 30^0 dan 45^0 lebih mudah dapat ditentukan oleh pengguna parkir itu sendiri. Penataan ini umumnya digunakan untuk parkir pelanggan dan di tempat yang tersedia, tetapi tanpa memperhatikan penggunaan sudut parkir yang digunakan seorang insinyur lalu lintas sebaiknya memastikan bahwa system sirkulasi tempat parkir akan memungkinkan gerakan (manuver) kendaraan dan pejalan kaki lebih efisien. Jalan masuk dan keluar (akses) sebaiknya ditentukan dengan tujuan untuk mengurangi konflik yang mungkin terjadi di tempat parkir untuk memperkecil gangguan pada persimpangan jalan, pejalan kaki dan sirkulasi arus kendaraan dalam memperoleh ruang jalan.

Daerah perparkiran harus dilokalisir atas subsistem jalan local dan harus di hindari di jalan arterial utama di mana fungsi utamanya adalah untuk menggerakkan lalu lintas dan bukan untuk memberikan pelayanan tata guna lahan (land use).

3.9 Manajemen Perparkiran

3.9.1 Pengorganisasian

Sesuai dengan keputusan Menteri Dalam Nomor 61 Tahun 1993 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu – Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Daerah Tingkat I dan Dinas Lalu – Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Daerah Tingkat II, untuk menyelenggarakan fasilitas parkir dibentuk unit pelaksana teknis daerah (UPTD) perparkiran pada Dinas Lalu – Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Daerah Tingkat II.

Dalam struktur organisasi UPTD perparkiran mencakup aspek sebagai berikut :

1. Aspek administrasi, yang mengurus hal hal nonteknis perparkiran seperti personalia, keuangan, dan umum.
2. Aspek teknis operasional, yang mengurus hal – hal teknis perparkiran seperti perencanaan, pengoperasian, dan pemeliharaan.

3.9.2 Penetapan Tarif

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

Penetapan tarif parkir dilakukan untuk mengendalikan lalu-lintas melalui pengurangan pemakaian kendaraan pribadi sehingga mengurangi kemacetan di jalan. Melalui penetapan tarif sedemikian rupa, jumlah besaran tarif tertentu diharapkan dapat mengurangi niat orang untuk menggunakan kendaraan pribadi. Berdasarkan jenis fasilitas, pemberlakuan tarif parkir dapat digolongkan seperti berikut :

1. Golongan A

- a. Badan jalan tanpa untuk maksud pengendalian parkir
- b. Daerah dengan frekuensi parkir relatif rendah (1,5 kendaraan / SRP / hari)
- c. Parkir dengan waktu lama
- d. Daerah perumahan, parkir dapat tanpa bayaran atau dengan tarif yang rendah
- e. Daerah dengan derajat pengendalian lalu lintas rendah

2. Golongan B

- a. Badan jalan tanpa untuk maksud pengendalian parkir
- b. Daerah dengan frekuensi parkir relatif tinggi (20 kendaraan / SRP / hari)
- c. Daerah komersial atau pertokoan, tarif parkir dapat diberlakukan relatif tinggi, untuk pengendalian lalu-lintas
- d. Daerah dengan derajat pengendalian lalu-lintas tinggi

3. Golongan C

- a. Kawasan parkir pada fasilitas parkir umum dengan maksud pengendalian parkir

- b. Keluar masuk kendaraan yang dikendalikan melalui karcis dengan waktu tercatat, dapat diberlakukan tarif parkir secara progresif, yang dapat meningkat sesuai dengan lamanya parkir
- c. Daerah dengan derajat pengendalian lalu-lintas tinggi

3.9.3 Informasi Lokasi dan Ruang Parkir

Manajemen pengelolaan perparkiran yang sangat membantu dalam mengoptimalkan fasilitas parkir adalah informasi lokasi fasilitas parkir, yang diikuti dan dilengkapi informasi tentang masih ada tidaknya ruang parkir yang kosong, pentaripan yang berlaku, dan batasan waktu.

Rute jalan yang harus dilewati bagi pengguna fasilitas parkir, perlu disosialisasikan kepada masyarakat umum calon pengguna fasilitas parkir, dilakukan oleh instansi terkait yang berwenang. Dengan penetapan rute tersebut diharapkan dapat mengurangi terjadinya konflik yang menimbulkan kemacetan dan kelambatan lalu – lintas, karena calon pengguna fasilitas parkir tidak tahu rute yang harus di tempuh untuk mencapai lokasi fasilitas parkir.

Ada 2 (dua) rute yang harus diinformasikan dan disosialisasikan dengan alternatif – alternatifnya, yaitu :

1. rute menuju lokasi fasilitas parkir,
2. rute meninggalkan lokasi.

3.9.4 Tata Cara Parkir

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

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

Sesuai dengan fasilitasnya tatacara parkir adalah sebagai berikut :

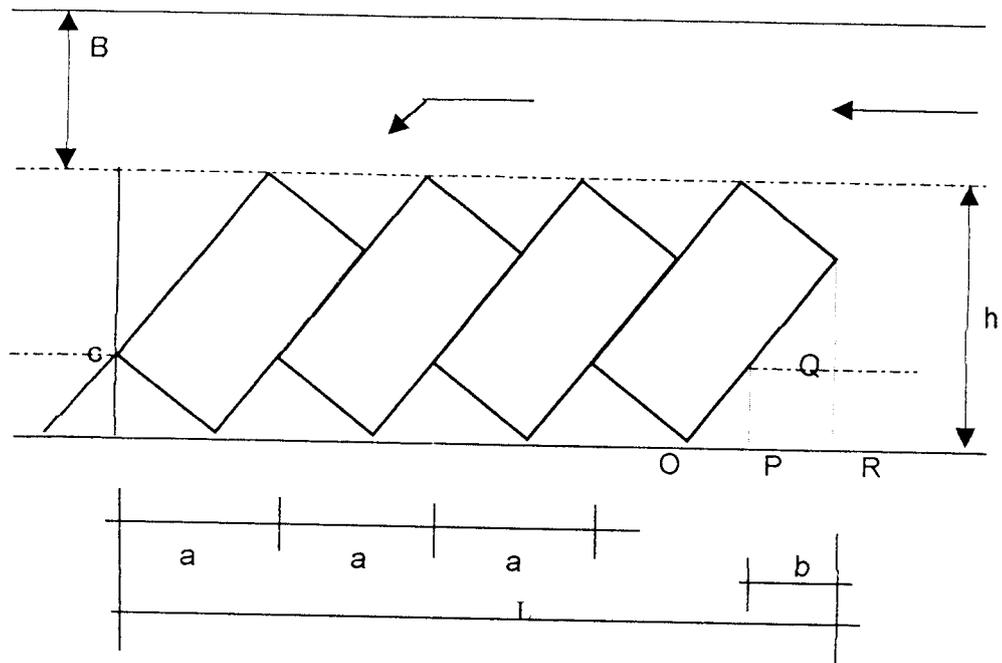
1. Fasilitas parkir tanpa pengendali parkir
 - a. dalam melakukan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan
 - b. juru parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir
 - c. juru parkir harus mengenakan seragam dan identitas
2. Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk/keluar)
 - a. pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis, pengemudi harus mendapatkan karcis tanda parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat nomor kendaraan)
 - b. dengan dan tanpa juru parkir pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata-cara parkir
 - c. pada pintu keluar petugas harus memeriksa kebenaran karcis tanda parkir.

3.10 Evaluasi Besaran Daya Tampung Fasilitas Parkir

Daya tampung dari suatu fasilitas parkir baik yang berupa taman parkir, gedung maupun fasilitas parkir di badan jalan, sangat ditentukan oleh pola parkir yang diterapkan pada masing-masing fasilitas di lapangan, yaitu :

1. Fasilitas Parkir Mobil Penumpang

a) Model 1



Gambar 3.41 : Pola Parkir Tipe 1

$$a = \frac{d}{\sin \alpha}$$

$$OR = 1 \cos \alpha$$

$$AC = OQ = a \cos \alpha$$

$$OP = OQ \cos \alpha = a \cos^2 \alpha$$

$$\cos \alpha = \frac{OP}{OQ}$$

$$b = OR - OP = \cos \alpha - a \cos^2 \alpha$$

$$\sin \alpha = \frac{h}{1 + OQ}$$

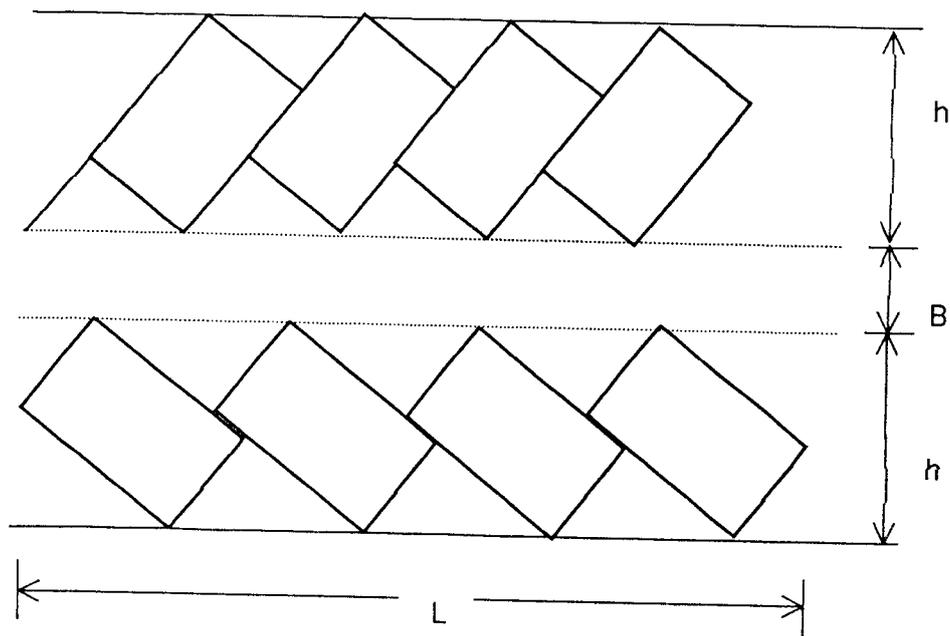
$$h = (1 + OQ) \sin \alpha = (1 + a \cos \alpha) \sin \alpha$$

Dari rumus dasar tersebut di atas maka dapat ditentukan besarnya daya tampung untuk masing – masing fasilitas parkir.

Tabel 3.5. Daya Tampung Model I

Sudut Parkir	30°	45°	60°	90°
a (m)	4.6000	3.2527	2.6550	2.3000
B (m)	0.8801	1.9092	1.8360	0
Daya Tampung	$\frac{L - 0.8801}{4.600}$	$\frac{L - 1.9092}{3.2527}$	$\frac{L - 1.8360}{2.6550}$	$\frac{L}{2.300}$
h (m)	4.492	5.1619	5.4801	5.000

b) Model 2

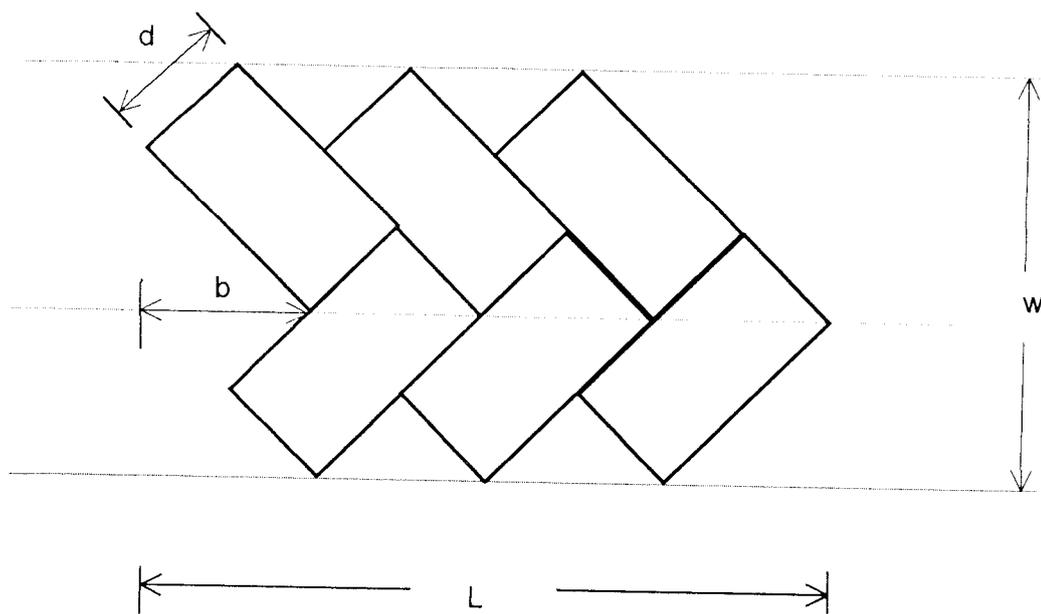


Gambar 3.42 : Pola Parkir Tipe 2

Tabel 3.6 : Daya Tampung Model 2

Sudut Parkir	30°	45°	60°	90°
h (m)	4.49	5.16	5.48	5.00
Daya Tampung	$\frac{2 (L - 0.8801)}{4.6}$	$\frac{2 (L - 1.9092)}{3.2527}$	$\frac{2 (L - 1.8360)}{2.6558}$	$\frac{2 L}{2.3}$

c) Model 3



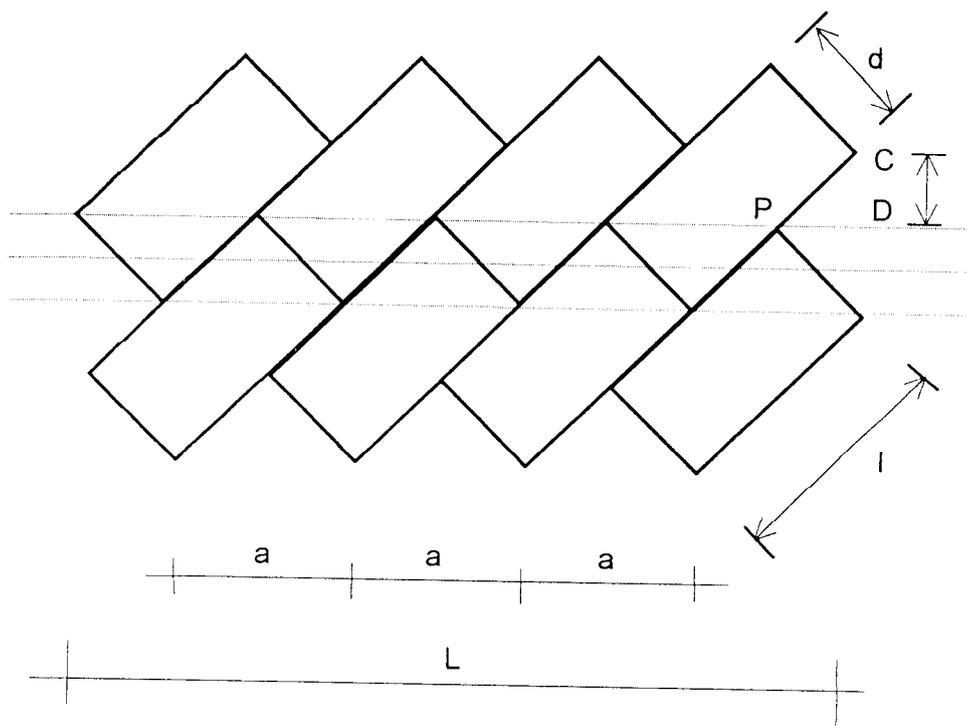
Gambar 3.43 : Pola Parkir Tipe 3

Tabel 3.7 : Daya Tampung Model 3

Sudut Parkir	45°
a (m)	3.2527
b (m)	3.5355
Daya Tampung	$\frac{2 (L - 3.5355)}{3.2527}$
W (m)	8.697

d) Model 4

Pada daya tampung model 4 (empat) besar sudut kemiringan parkir adalah 45° , dimaksudkan agar memudahkan pengemudi dalam melihat tempat parkir yang kosong.



Gambar 3.44 : Pola Parkir Tipe 4

Tabel 3.8 : Daya Tampung model 4

Daya Tampung	$0.815 (L - 1.9091)$
W	8.693

2. Fasilitas Parkir Sepeda Motor

Untuk parkir sepeda motor posisi kendaraan parkir bersudut 90° sehingga besar daya tampungnya adalah :

$$\text{Daya Tampung} = \frac{L}{0.75}$$

3. Fasilitas Parkir Bis dan Truk

Untuk parkir kendaraan bis dan truk posisi kendaraan parkir bersudut 60° dan 90° sehingga, daya tampungnya adalah seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 3. 9 : Daya Tampung Parkir Bis dan Truk

Sudut Parkir	60°	90°
A	3.9260	3.4000
B	5.2685	0
Daya Tampung	$\frac{L}{3.9260}$	$\frac{L}{3.400}$

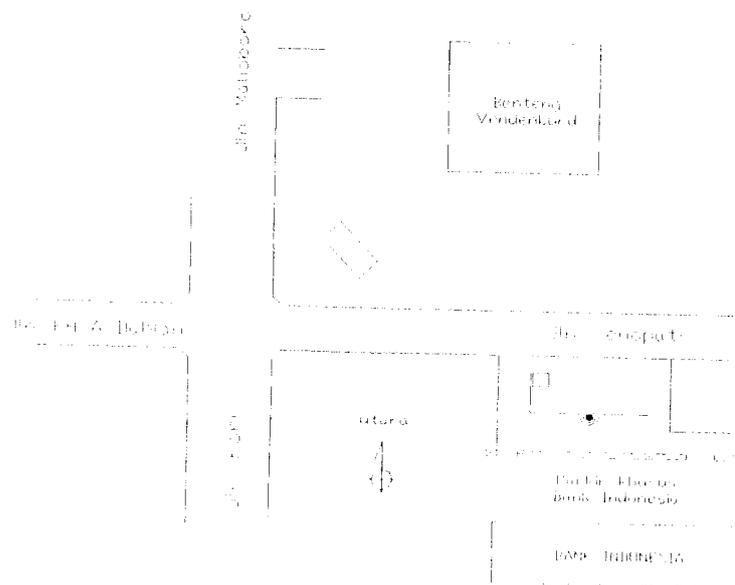
BAB IV

PENELITIAN DAN HASIL PENELITIAN

4.1 Data Areal

Data areal yang dibutuhkan sebagai masukan dalam menganalisis optimalisasi parkir diperoleh langsung dilapangan berupa data tentang kondisi fisik fasilitas parkir, yaitu :

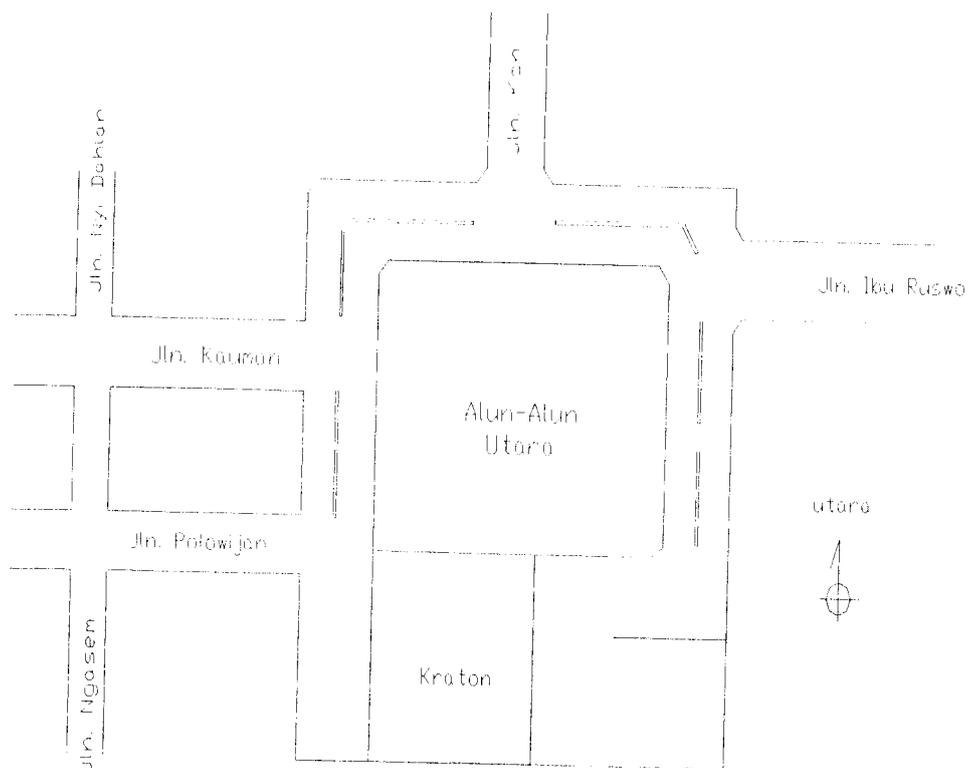
4.1.1 Areal Parkir Depan Bank Indonesia



Gambar 4.1 : Situasi Lokasi Parkir depan Bank Indonesia

Panjang	= 60 Meter
Lebar	= 10 Meter
Sarana Pendukung	= Kamar kecil umum
Pos Penjagaan	= Ada
Petugas Parkir	= Ada
Jenis Kendaraan	= Bus, Mobil Penumpang
Pola Parkir Yang Dipakai	= Lurus untuk bus Mobil penumpang menyudut 60 ⁰

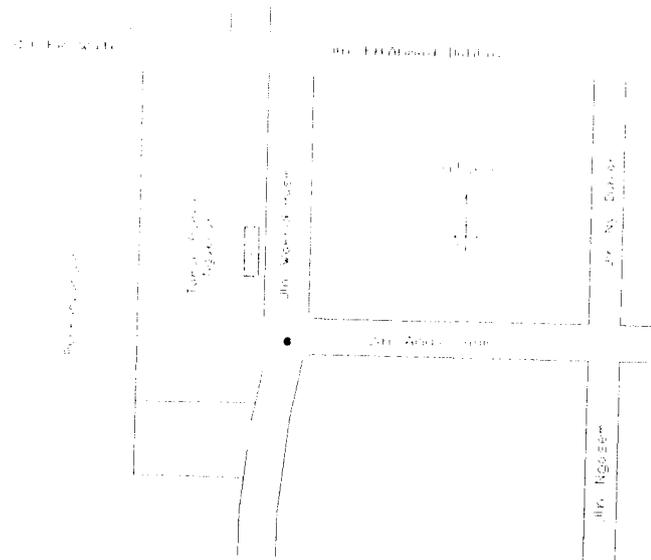
4.1.2 Areal Parkir Alun – Alun Utara



Gambar 4.2 : Situasi Lokasi Parkir Alun – Alun Utara

Panjang	= 120 meter (jalan dua jalur)
Lebar	= 12 meter
Sarana Pendukung	
Pos Penjagaan	= ada
Petugas Parkir	= ada
Jenis Kendaraan	= bus, mobil penumpang
Pola Parkir Yang Dipakai	= lurus
Pengaturan Akses	
Pintu masuk	= tidak ada (khusus)
Pintu keluar	= tidak ada (khusus)

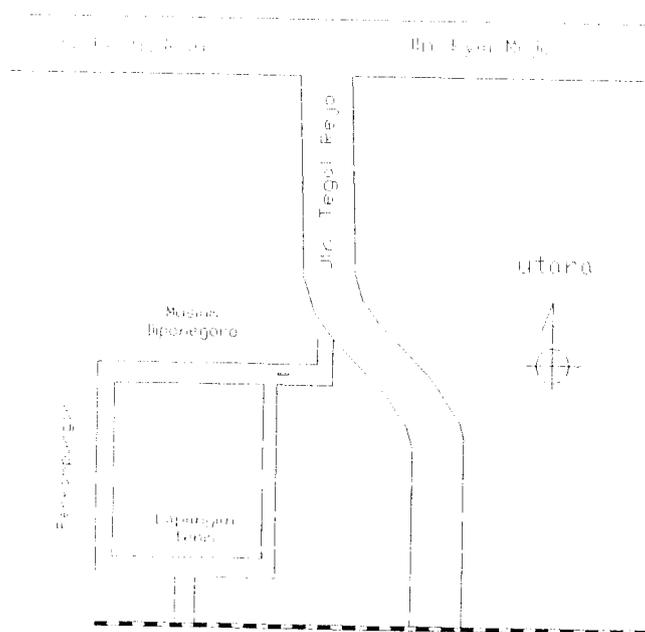
4.1.3 Areal Parkir Taman Parkir Ngabean



Gambar 4.3 : Situasi Lokasi Parkir Taman Parkir Ngabean

Panjang	= 175 meter
Lebar	= 35 meter
Sarana Pendukung	
Pos Penjagaan	= ada
Petugas Parkir	= ada
Jenis Kendaraan	= bus, truck, mobil penumpang, andong
Pola Parkir Yang Dipakai	= menyudut 45°
Pengaturan Akses	
Pintu masuk	= ada tersendiri (khusus)
Pintu keluar	= ada tersendiri (khusus)

4.1.4 Areal Parkir Musium Diponegoro



Gambar 4.4 : Situasi Lokasi Parkir Musium Diponegoro

Panjang	= 50 meter
Lebar	= 50 meter
Sarana Pendukung	
Pos Penjagaan	= tidak ada
Petugas Parkir	= tidak ada
Tarif Parkir	= ditentukan
Jenis Kendaraan	= bus, mobil penumpang
Pola Parkir Yang Dipakai	= berjajar lurus

4.2 Data Kebutuhan Parkir

4.2.1 Statistik Pariwisata Kotamadya Yogyakarta

Yogyakarta khususnya Kotamadya Dati II Yogyakarta sebagai daerah tujuan wisata yang sangat potensial diharapkan semakin dapat meningkatkan diri dalam pelayanan untuk para wisatawan dengan melengkapi sarana dan prasarana yang telah ada, walaupun perkembangan jumlah wisatawan baik wisatawan asing (Wisman) maupun wisatawan nusantara (Wisnu) di wilayah Kotamadya Dati II Yogyakarta antara tahun 1995 sampai dengan tahun 1997 mengalami penurunan yang antara lain disebabkan situasi politik. Namun diharapkan perkembangan jumlah pengunjung wisata akan terjadi perbaikan untuk masa yang akan datang.

Tabel 4.1. Perkembangan Jumlah Pengunjung Obyek Wisata Tahun 1995 – 1997

No	Nama Obyek	1995	1996	1997
1	Kraton	559 922	538 412	469 372
2	Taman Sari	185 900	88 708	73 463

Sumber : Statistik Pariwisata Tahun 1997 Dinas Pariwisata Propinsi DIY

Sedangkan dari data jumlah kedatangan wisatawan ke Daerah Istimewa Yogyakarta melalui Bandara Adisucipto mengalami fluktuasi seperti disajikan pada tabel berikut ini :

Tabel 4.2. Jumlah Kedatangan Wisatawan Ke Daerah Istimewa Yogyakarta Melalui Bandara Adisucipto

No	Wisatawan	1995	1996	1997
1	Manca negara	212 300	269 736	214 252
2	Nusantara	353 765	346 825	362 643
	Jumlah	566 065	616 561	576 895

Sumber : Statistik Pariwisata Tahun 1997 Dinas Pariwisata Propinsi DIY

Sarana penunjang berupa keberadaan hotel di Kotamadya Yogyakarta bisa dikategorikan sangat memadai, dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Jumlah hotel bintang V sebanyak 1 buah, hotel bintang IV sebanyak 3 buah, hotel bintang III sebanyak 2 buah, hotel bintang II sebanyak 2 buah dan hotel bintang I sebanyak 7 buah. Nama hotel dan jumlah kamar menurut klasifikasi bintang di Kotamadya Dati II Yogyakarta seperti disajikan pada tabel berikut ini :

Tabel 4.3. Jumlah Unit Hotel dan Kamar Hotel di Kotamadya Yogyakarta

No	Nama Hotel	Alamat	Klasifikasi	Jumlah Kamar	Keterangan
A	B	C	D	E	F
1	Melia Purosani	Jl. Suryotomo 31	Bintang V	296	
	- Garuda	Jl. Maiooboro 72	Bintang IV	236	
2	- Santika	Jl. Jend.Sudirman 19	Bintang IV	148	
	- Yogya Int'	Jl. Adisucipto 38	Bintang IV	186	
3	- Mutiara	Jl. Maiooboro 18	Bintang III	127	
	- Phoenix	Jl. Jend.Sudirman 9-11	Bintang III	66	
	- Matahari	Jl. Parangtritis 123	Bintang II	55	
4	- Mendut	Jl. Pasar Kembang 49	Bintang II	58	
	- Arjuna Plaza	Jl. P. Mangkubumi 48	Bintang II	25	
	- Istana Batik	Jl. Pasar Kembang 29	Bintang I	28	
	- Batik Yogya I	Jl. P. Mangkubumi 46	Bintang I	22	
	- Batik Yogya II	Jl. Taman Yuwono Dagen	Bintang I	35	
5	- Bhakti Kasih	Jl. Sosrowijayan 33	Bintang I	44	
	- Airlangga	Jl. Prawirotdaman 6	Bintang I	35	
	- Ayodya	Jl. Sisingamangaraja 74	Bintang I	25	
	- Dwipari	Jl. Pajeksan 76 / 78	Bintang I	30	
	- Novotel	Jl. Jend. Sudirman	Bintang I	207	Proses klas IV
	- Ibis Yogya	Jl. Malioboro	Bintang I	151	

Sumber : Statistik Pariwisata Tahun 1997 Dinas Pariwisata Propinsi DIY

4.3 Data Retribusi / Pentaripan

Setiap orang atau badan hukum yang memanfaatkan fasilitas parkir di pungut retribusi. Setiap orang atau badan hukum yang menyelenggarakan usaha angkutan taksi dan kendaraan sewa yang memanfaatkan fasilitas parkir pada badan jalan dipungut retribusi secara langganan dan diluar badan jalan dipungut retribusi setiap kali parkir.

Setiap orang dan badan hukum yang menanggung pungutan retribusi dengan tujuan untuk memberikan pelayanan kepada konsumen wajib membayar secara bulanan berdasarkan transaksi yang ditetapkan oleh pengelola parkir.

Setiap pembayaran retribusi sebagaimana tersebut diberikan tanda bukti pembayaran dalam bentuk karcis parkir atau bagi langganan diberikan kwitansi yang dikeluarkan dan disahkan oleh pengelola parkir.

Besarnya retribusi untuk parkir tetap satu kali parkir ditetapkan seperti pada tabel berikut :

Tabel 4.4 : Tarif Perparkiran Tetap Satu Kali Parkir

No	Jenis Kendaraan Parkir	Tarif (Rp)	Keterangan
01	Truck Gandengan	1.000	
02	Truck tanpa gandengan & Bis besar	600	
03	Light Truck & Bis Sedang	400	
04	Pick-up & Station Wagon dan Sejenis	200	
05	Sepeda Motor & Sejenis	100	
06	Andong & Sejenis	100	
07	Sepeda Tidak Bermotor	50	

Tabel 4.5 : Parkir di gedung parkir untuk 2 (dua) jam pertama

No	Jenis Kendaraan Parkir	Tarif (Rp)	Keterangan
01	Truck Gandengan	2.000	
02	Truck tanpa gandengan & Bis besar	1.200	
03	Light Truck & Bis Sedang	800	
04	Pick-up & Station Wagon dan Sejenis	400	
05	Sepeda Motor & Sejenis	200	
06	Andong & Sejenis	200	
07	Sepeda Tidak Bermotor	100	

Untuk setiap jam kelebihannya dikenakan sebesar 50 % (lima puluh perseratus) dari tarif retribusi tersebut di atas.

Tabel 4.6 : Parkir di taman parkir untuk 2 (dua) jam pertama :

No	Jenis Kendaraan Parkir	Tarif (Rp)	Keterangan
01	Truck Gandengan	1.500	
02	Truck tanpa gandengan & Bis besar	1.000	
03	Light Truck & Bis Sedang	600	
04	Pick-up & Station Wagon dan Sejenis	300	
05	Sepeda Motor & Sejenis	200	
06	Andong & Sejenis	200	
07	Sepeda Tidak Bermotor	100	

Untuk setiap jam kelebihannya dikenakan sebesar 50 % (lima puluh perseratus) dari tarif retribusi tersebut di atas.

Tabel 4.7 : Tarip Perparkiran Tidak Tetap Satu Kali Parkir

No	Jenis Kendaraan Parkir	Tarip (Rp)	Keterangan
01	Truck Gandengan	1.500	
02	Truck tanpa gandengan & Bis besar	1000	
03	Light Truck & Bis Sedang	600	
04	Pick-up & Station Wagon dan Sejenis	300	
05	Sepeda Motor & Sejenis	200	
06	Andong & Sejenis	200	
07	Sepeda Tidak Bermotor	100	

Hasil penerimaan perparkiran disetor sebesar 60 % ke Bank Pembangunan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta selaku Pemegang Kas Daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan sebesar 40 % menjadi hak perorangan atau badan hukum yang menanggung pungutan retribusi.

4.4 Data Pengelolaan

4.4.1 Dasar Peraturan

Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 10 Tahun 1994, Tentang Pengelolaan Perparkiran di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta, Bab IV tentang lokasi fasilitas parkir.

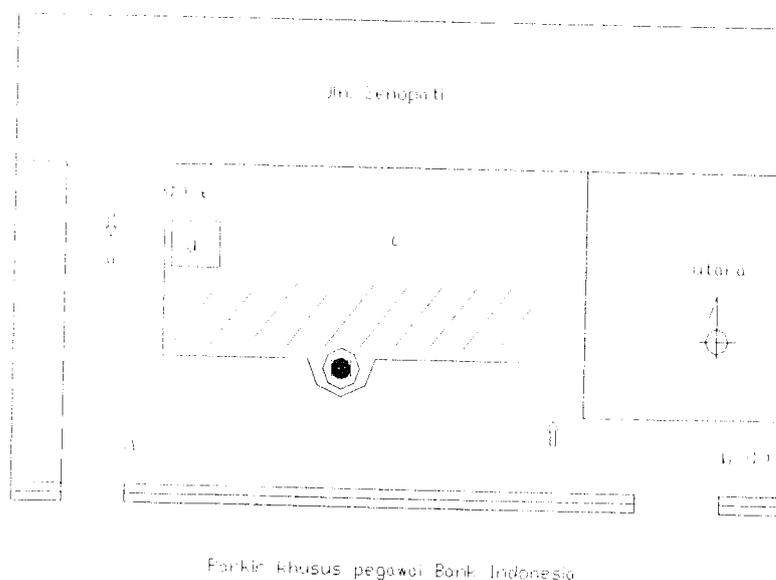


4.4.2 Pelaksanaan Pengelolaan Fasilitas Parkir

4.4.2.1 Lokasi Parkir Depan Bank Indonesia

Tentang Pengelolaan Perparkiran di Depan Bank Indonesia Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta, termasuk dalam kategori fasilitas parkir diluar badan jalan. Dari hasil survai lapangan diperoleh data bahwa :

- Waktu parkir : tidak ada pembatasan
Jenis kendaraan : bus, mobil penumpang
Garis batas parkir : ada
Meteran parkir : tidak ada
Permasalahan : sering terjadinya konflik di daerah (a), dan daerah (e) (lihat gambar 4.5)



Gambar 4.5 : Gambar Pelaksanaan Parkir depan Bank Indonesia

Keterangan :

- a = pintu masuk alternatif 1
- b = pintu masuk alternatif 2
- c = area parkir
- d = pos penjagaan
- e = pintu keluar area

4.4.2.2 Lokasi Parkir Alun – Alun Utara

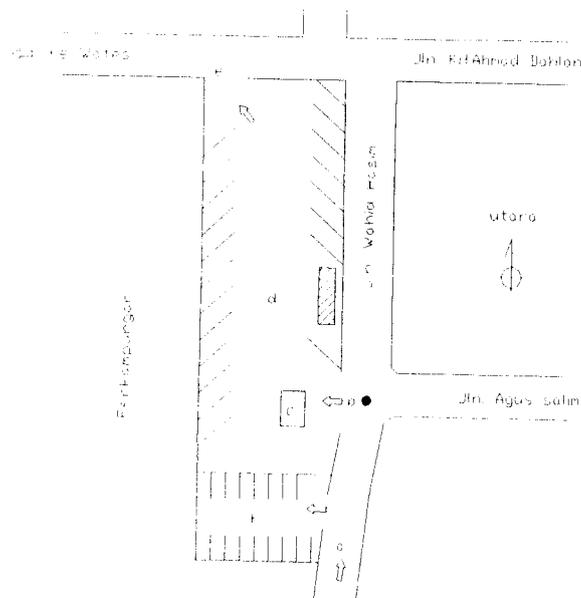
Pelaksanaan lapangan pada areal parkir alun – alun utara di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta, termasuk dalam kategori fasilitas parkir diluar badan jalan. Dari hasil survai lapangan menunjukkan bahwa :

- Waktu parkir : tidak ada pembatasan
- Jenis kendaraan : bus, mobil penumpang
- Garis batas parkir : tidak ada
- Meteran parkir : tidak ada
- Permasalahan : Sering terjadi konflik di daerah pintu masuk areal (b), daerah (c) dan daerah petigaan jalan Ibu Ruswo (d) dan daerah (e) pada saat parkir jenuh (lihat gambar 4.6)

4.4.2.3 Lokasi Parkir Taman Parkir Ngabean

Pelaksanaan lapangan pada areal parkir Ngabean termasuk dalam kategori fasilitas parkir diluar badan jalan. Dari hasil survai lapangan menunjukkan bahwa :

- | | | |
|--------------------|---|---|
| Waktu parkir | : | tidak dibatasi |
| Jenis kendaraan | : | bus, truck, mobil penumpang |
| Garis batas parkir | : | ada sudut 60° |
| Meteran parkir | : | tidak ada |
| Permasalahan | : | Sering terjadi konflik antara kendaraan di daerah simpang tiga (b), pintu keluar (e), dan konflik di (a) lihat gambar 4.7. Belum terjaminnya keamanan, kenyamanan di area parkir daerah ini menjadi kendala tersendiri. |



Gambar 4.7 : Gambar Pelaksanaan Taman Parkir Ngabean

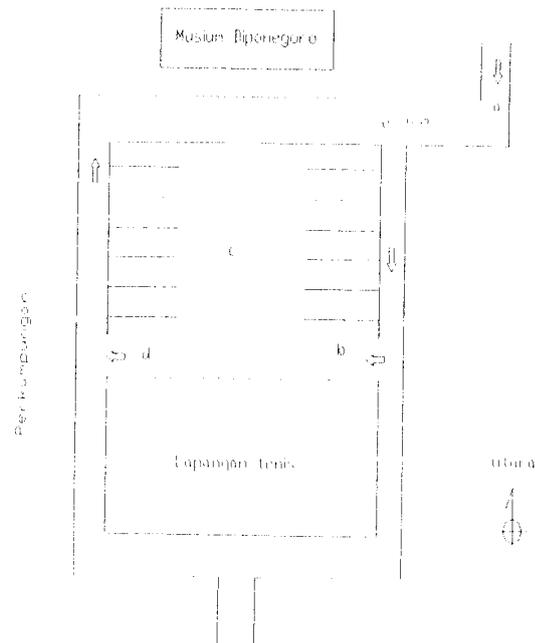
Keterangan :

- a = arah datang kendaraan wisata umumnya
- b = pintu masuk area parkir
- c = pos penjagaan pintu masuk
- d = area parkir kendaraan
- e = pintu keluar area
- f = area parkir kendaraan tidak bermotor

4.4.2.4 Lokasi Parkir Musium Diponegoro

Pelaksanaan lapangan pada areal parkir Musium Diponegoro termasuk dalam kategori fasilitas parkir diluar badan jalan. Dari hasil survai lapangan menunjukkan bahwa :

- Waktu parkir : tidak dibatasi
- Jenis kendaraan : bus, truck, mobil penumpang
- Garis batas parkir : ada sudut 60°
- Meteran parkir : tidak ada
- Permasalahan : Kendaraan pariwisata masuk melalui Jl. HOS Cokroaminoto melalui jalur (a) melewati (e) menuju (b) dan masuk ke area parkir (c). Kemudian keluar melalui pintu (d), memutar menuju Jl. HOS Cokroaminoto melalui jalur (e) karena jalan sangat sempit, maka terjadi kesulitan dalam pengaturan lalulintasnya.



Gambar 4.8 : Gambar Pelaksanaan Parkir Musium Diponegoro

Keterangan :

- a = arah datang kendaraan wisata umumnya
- b = pintu masuk area parkir
- c = area parkir kendaraan
- d = pintu keluar area
- e = daerah pertemuan rawan konflik

BAB V
ANALISIS

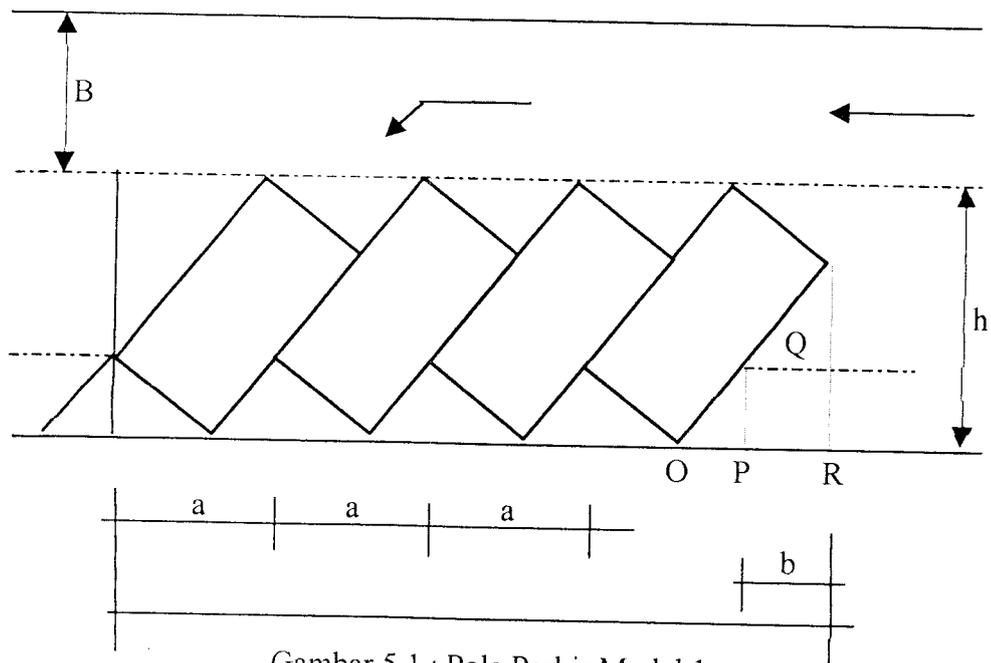
1. Analisis Daya Tampung Fasilitas Parkir

5.1.1 Areal Parkir Depan Bank Indonesia

a) Model 1

Panjang = 60 Meter

Lebar = 10 Meter



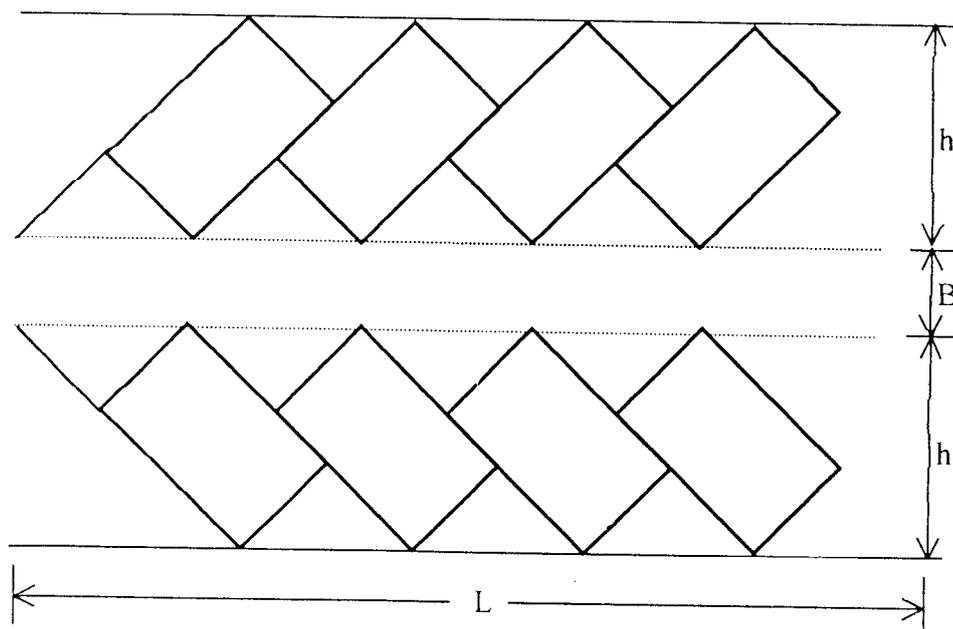
Gambar 5.1 : Pola Parkir Model 1

Dari data lapangan di hitung daya tampung untuk model 1 disajikan dalam tabel berikut ini :

Tabel 5.1 : Hasil Hitungan Daya Tampung model I

Sudut Parkir	30^0	45^0	60^0	90^0
a (m)	4,6000	3,2527	2,6550	2,3000
b (m)	0,8801	1,9092	1,8360	0
D. Tampung	12 kendaraan	17 kendaraan	21 kendaraan	26 kendaraan
H (m)	4,492	5,1619	5,4801	5,000

b) Model 2

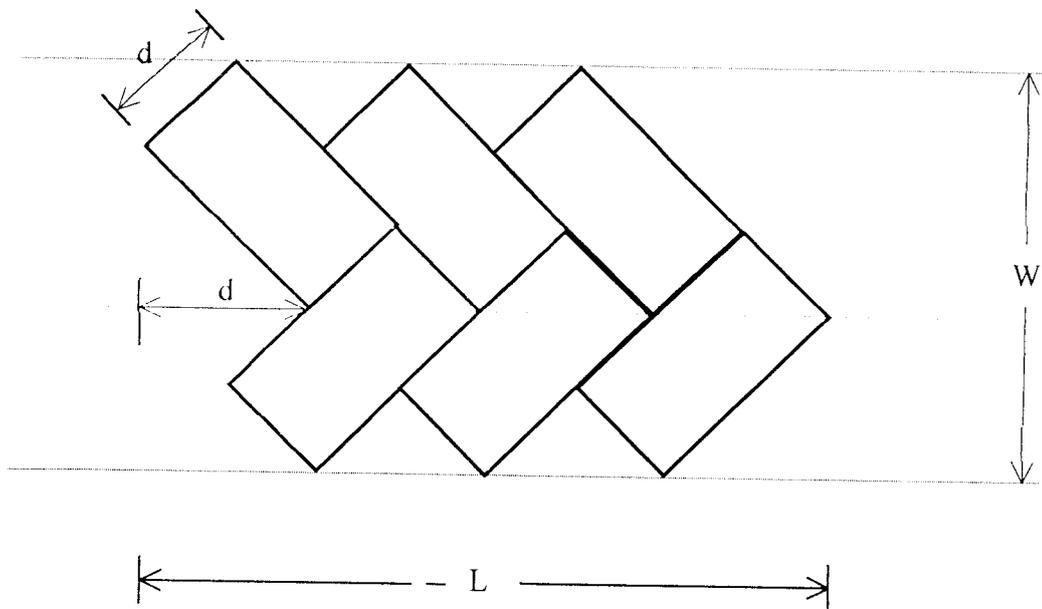


Gambar 5.2 : Pola Parkir Model 2

Tabel 5.2 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2

Sudut Parkir	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
H (m)	4,49	5,16	5,48	5,00
D. Tampung	25 kendaraan	35 kendaraan	43 kendaraan	52 kendaraan

c) Model 3

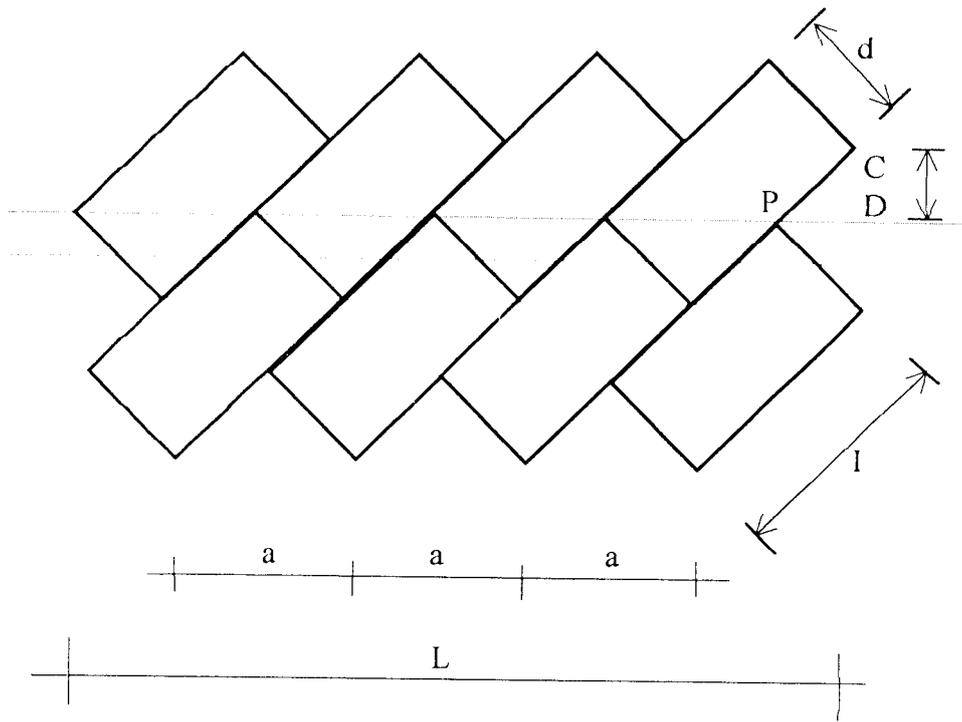


Gambar 5.3 : Pola Parkir Model 3

Tabel 5.3 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3

Sudut Parkir	45 ⁰
a (m)	3,2527
b (m)	3,5355
Daya Tampung	34 kendaraan
W (m)	8,697

d) Model 4



Gambar 5.4 : Pola Parkir Model 4

Tabel 5.4 Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4

Daya Tampung	47 kendaraan
W (m)	8.693

Untuk parkir sepeda motor posisi kendaraan parkir bersudut 90^0 sehingga besar daya tampungnya adalah :

$$\text{Daya Tampung} = \frac{L}{0,75} = 80 \text{ kendaraan}$$

Untuk parkir bus dan truk posisi kendaraan parkir bersudut 60° dan 90° sehingga daya tampungnya adalah seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 5.5 Hasil Hitungan Daya Tampung Parkir Bus dan Truk

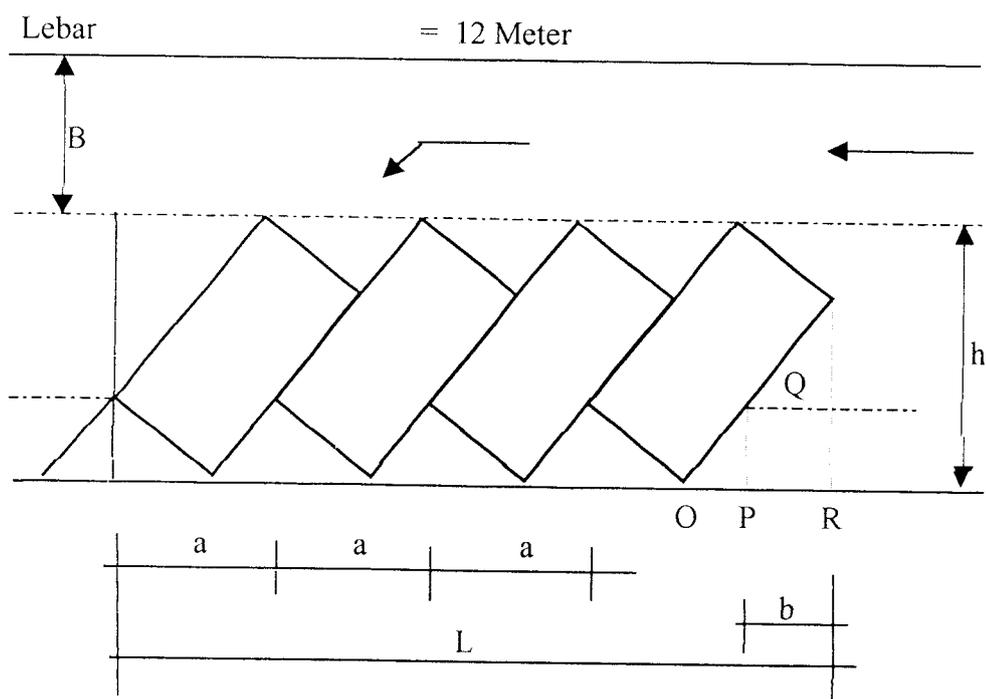
Sudut Parkir	60°	90°
A	3,9260	3,4000
B	5,2685	0
Daya Tampung	15 kendaraan	17 kendaraan

5.1.2 Areal Parkir Alun – Alun Utara

a) Model 1

Panjang = 120 Meter

Lebar = 12 Meter



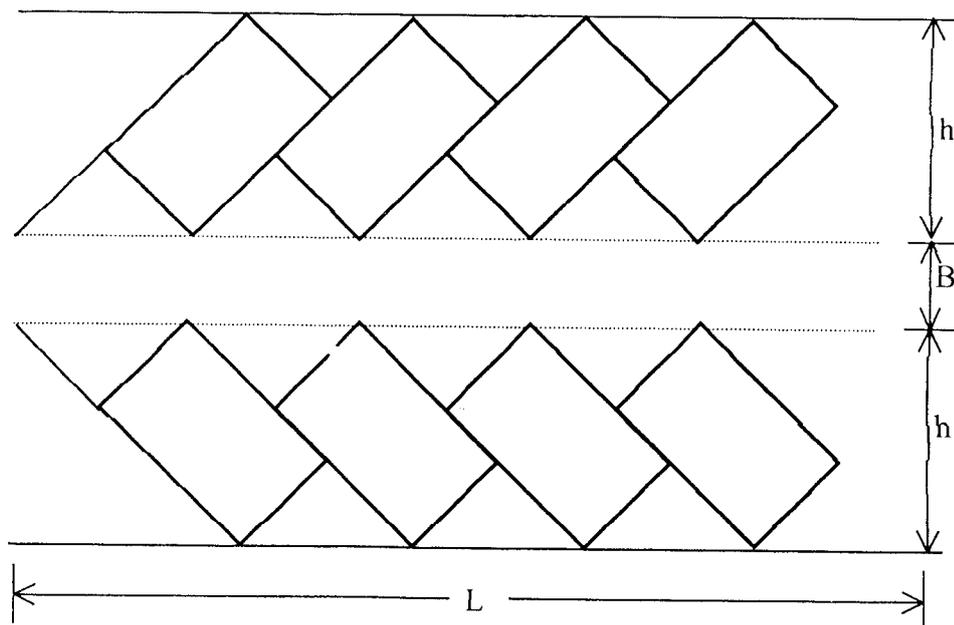
Gambar 5.6 : Pola Parkir Model 1

Dari data lapangan di hitung daya tampung untuk model 1 disajikan dalam tabel berikut ini :

Tabel 5.6 : Hasil Hitungan Daya Tampung model 1

Sudut Parkir	30^0	45^0	60^0	90^0
a (m)	4,6000	3,2527	2,6550	2,3000
b (m)	0,8801	1,9092	1,8360	0
D. Tampung	25 kendaraan	36 kendaraan	44 kendaraan	52 kendaraan
H (m)	4,492	5,1619	5,4801	5,000

b) Model 2

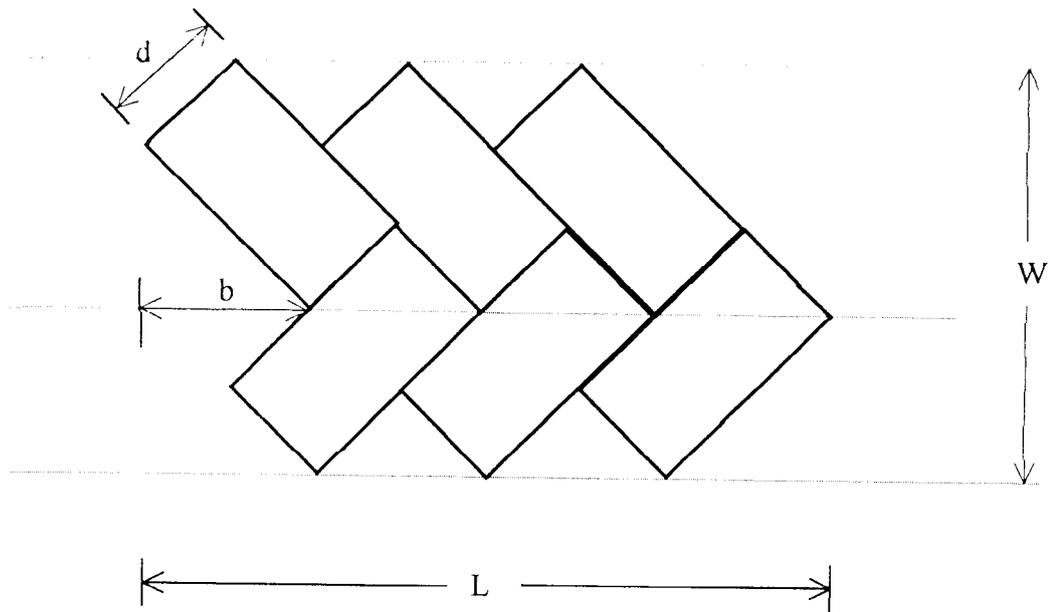


Gambar 5.7 : Pola Parkir Model 2

Tabel 5.7 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2

Sudut Parkir	30^0	45^0	60^0	90^0
H (m)	4,49	5,16	5,48	5,00
D. Tampung	51 kendaraan	72 kendaraan	88 kendaraan	104 kendaraan

c) Model 3

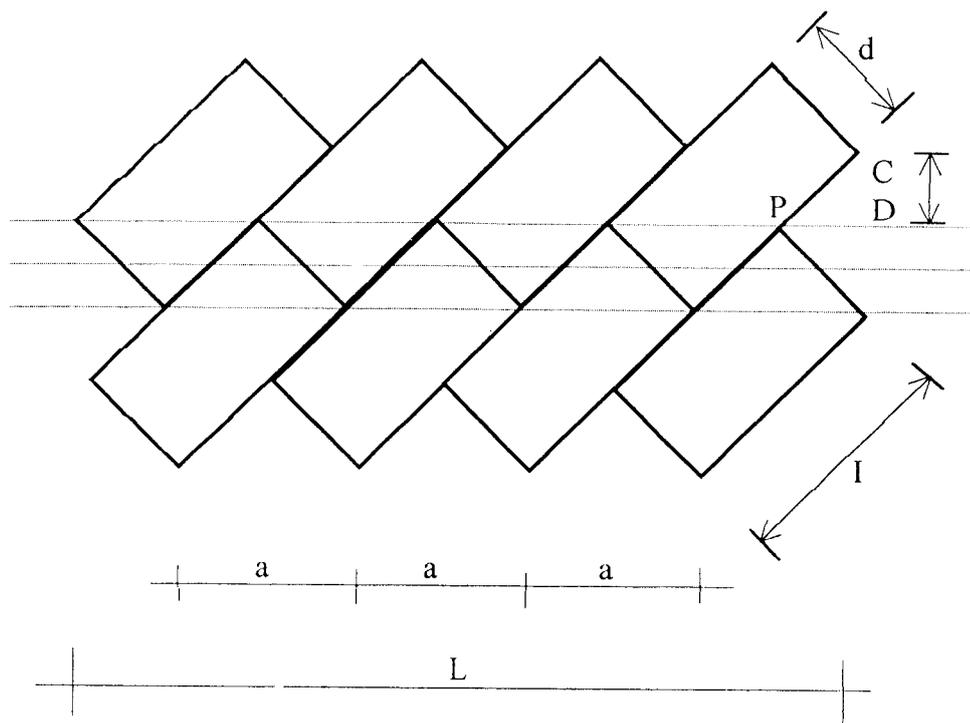


Gambar 5.8 : Pola Parkir Model 3

Tabel 5.8 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3

Sudut Parkir	45^0
a (m)	3,2527
b (m)	3,5355
Daya Tampung	71 kendaraan
W (m)	8,697

d) Model 4



Gambar 5.9 : Pola Parkir Model 4

Tabel 5.9 Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4

Daya Tampung	96 kendaraan
W (m)	8.693

Untuk parkir sepeda motor posisi kendaraan parkir bersudut 90^0 sehingga besar daya tampungnya adalah :

$$\text{Daya Tampung} = \frac{L}{0,75} = 160 \text{ kendaraan}$$

Untuk parkir kendaraan bis dan truk posisi kendaraan parkir bersudut 60° dan 90° sehingga daya tampungnya adalah seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 5.10 Hasil Hitungan Daya Tampung Parkir Bis dan Truk

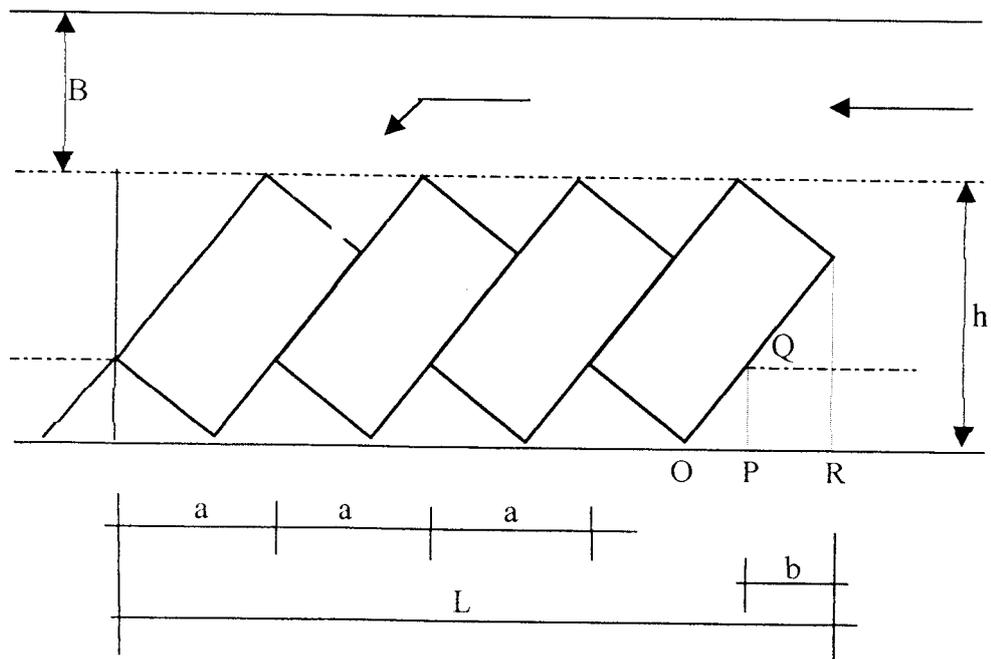
Sudut Parkir	60°	90°
A	3,9260	3,4000
B	5,2685	0
Daya Tampung	30 kendaraan	35 kendaraan

5.1.3 Areal Parkir Taman Parkir Ngabean

a) Model 1

Panjang = 175 Meter

Lebar = 35 Meter



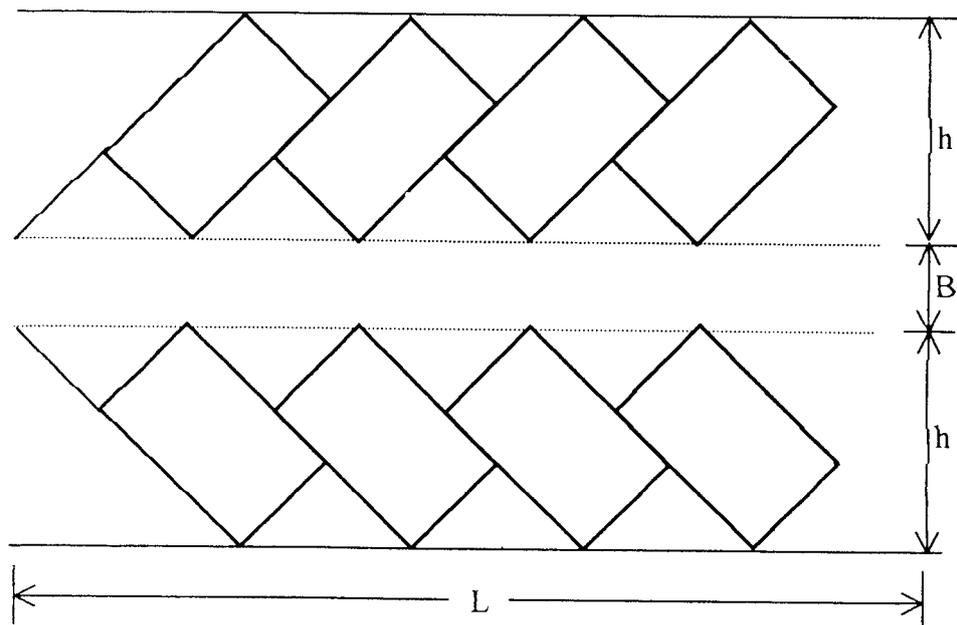
Gambar 5.11 : Pola Parkir Model 1

Dari data lapangan di hitung daya tampung untuk model 1 disajikan dalam tabel berikut ini :

Tabel 5.11 : Hasil Hitungan Daya Tampung model I

Sudut Parkir	30^0	45^0	60^0	90^0
a (m)	4,6000	3,2527	2,6550	2,3000
b (m)	0,8801	1,9092	1,8360	0
D. Tampung	37 kendaraan	53 kendaraan	65 kendaraan	76 kendaraan
H (m)	4,492	5,1619	5,4801	5,000

b) Model 2

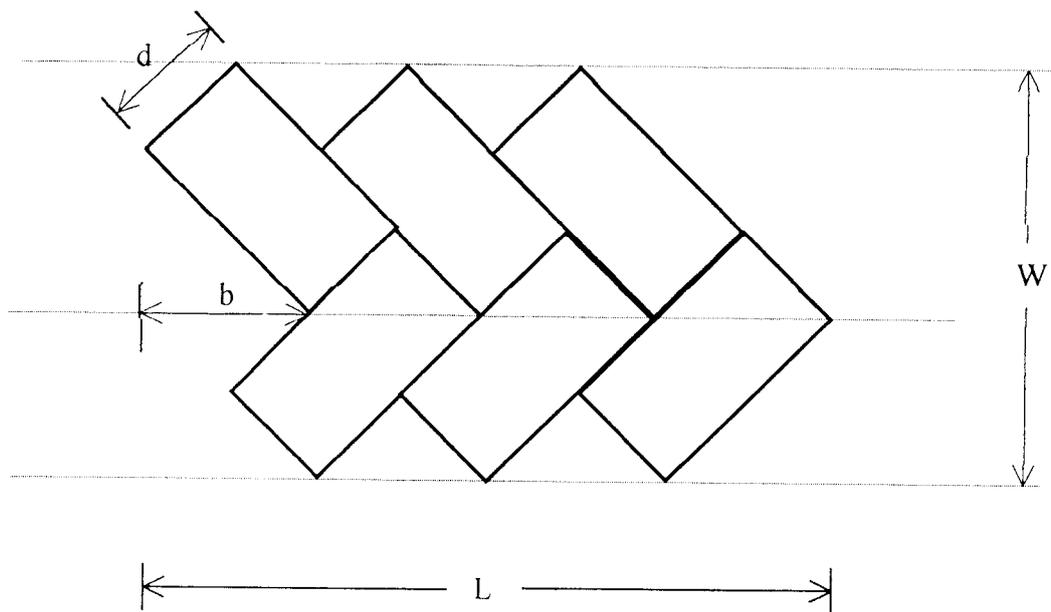


Gambar 5.12 : Pola Parkir Model 2

Tabel 5.12 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2

Sudut Parkir	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
H (m)	4,49	5,16	5,48	5,00
D. Tampung	75 kendaraan	106 kendaraan	130 kendaraan	152 kendaraan

c) Model 3

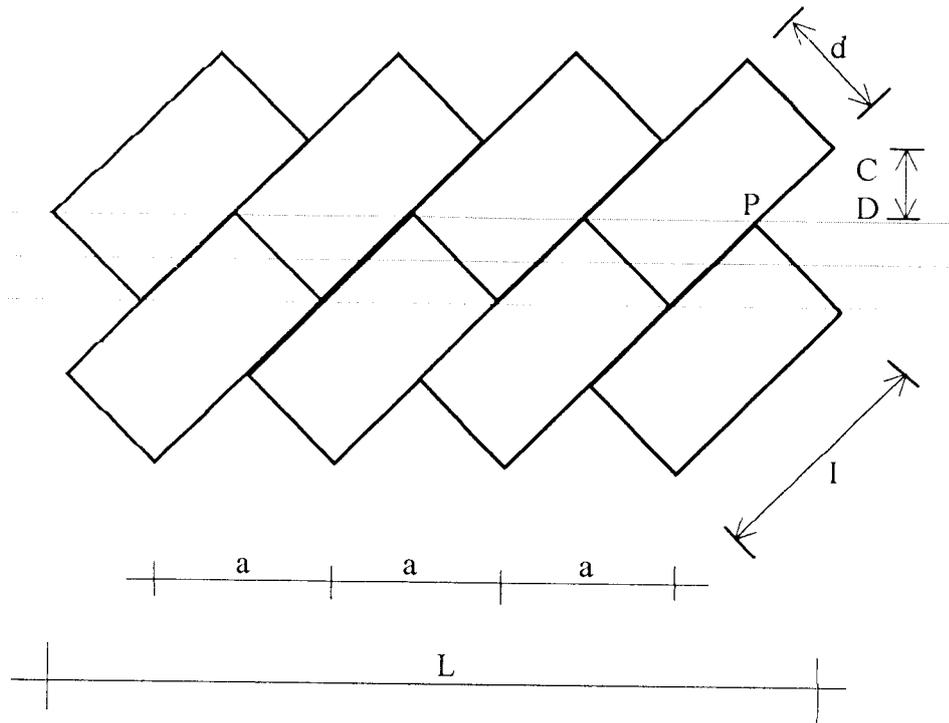


Gambar 5.13 : Pola Parkir Model 3

Tabel 5.13 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3

Sudut Parkir	45 ⁰
a (m)	3,2527
b (m)	3,5355
Daya Tampung	105 kendaraan
W (m)	8,697

d) Model 4



Gambar 5.14 : Pola Parkir Model 4

Tabel 5.14 Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4

Daya Tampung	141 kendaraan
W (m)	8.693

Untuk parkir sepeda motor posisi kendaraan parkir bersudut 90^0 sehingga besar daya tampungnya adalah :

$$\text{Daya Tampung} = \frac{L}{0,75} = 233 \text{ kendaraan}$$

Untuk parkir kendaraan bis dan truk posisi kendaraan parkir bersudut 60° dan 90° sehingga daya tampungnya adalah seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 5.15 Hasil Hitungan Daya Tampung Parkir Bis dan Truk

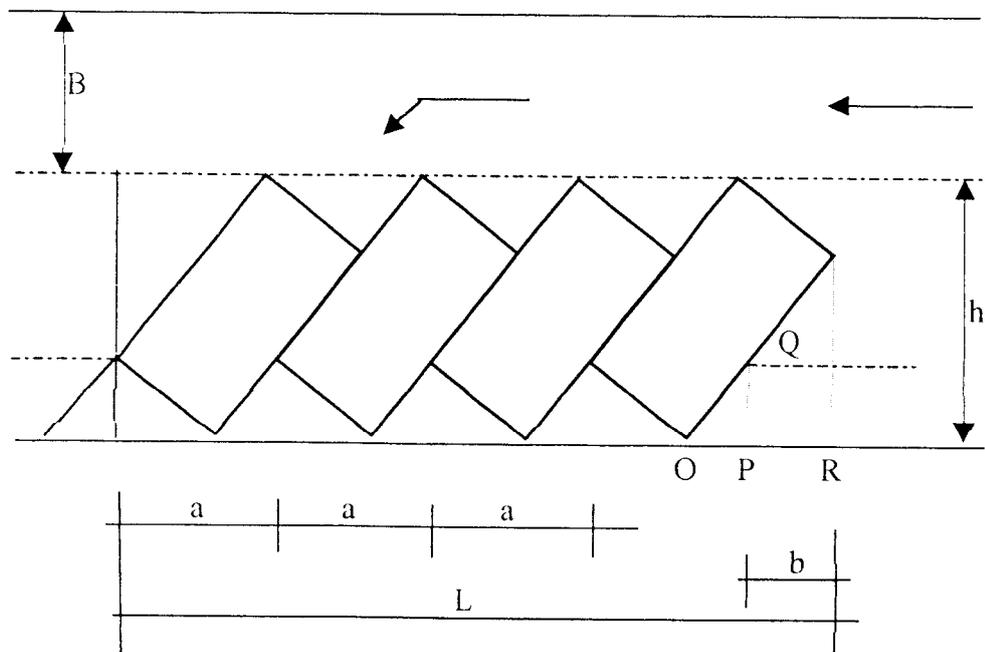
Sudut Parkir	60°	90°
A	3,9260	3,4000
B	5,2685	0
Daya Tampung	44 kendaraan	51 kendaraan

5.1.4 Areal Parkir Musium Diponegoro

a) Model 1

Panjang = 50 Meter

Lebar = 50 Meter



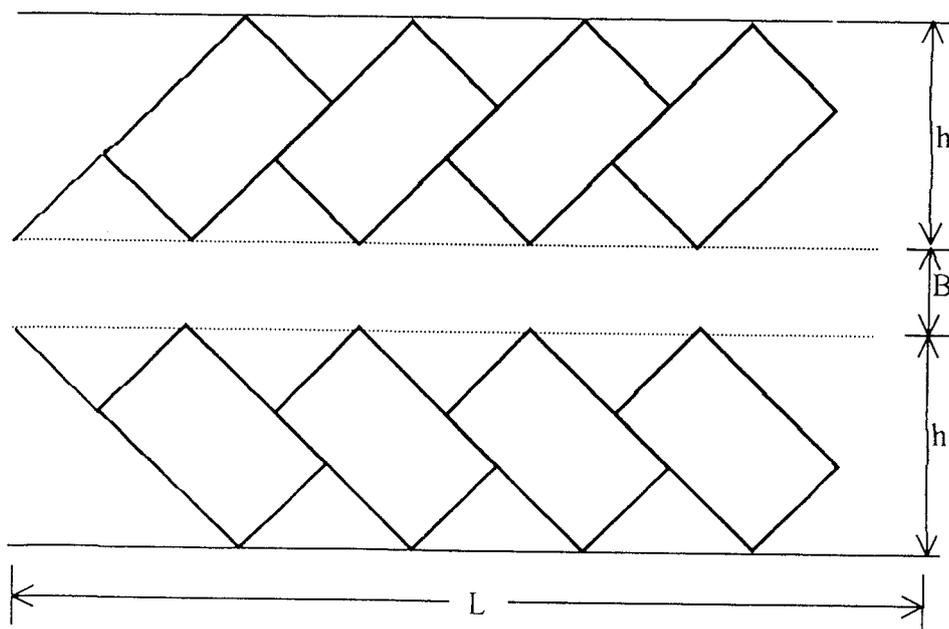
Gambar 5.16 : Pola Parkir Model 1

Dari data lapangan di hitung daya tampung untuk model 1 disajikan dalam tabel berikut ini :

Tabel 5.16 : Hasil Hitungan Daya Tampung model I

Sudut Parkir	30^0	45^0	60^0	90^0
a (m)	4,6000	3,2527	2,6550	2,3000
b (m)	0,8801	1,9092	1,8360	0
D. Tampung	10 kendaraan	14 kendaraan	18 kendaraan	21 kendaraan
H (m)	4,492	5,1619	5,4801	5,000

b) Model 2

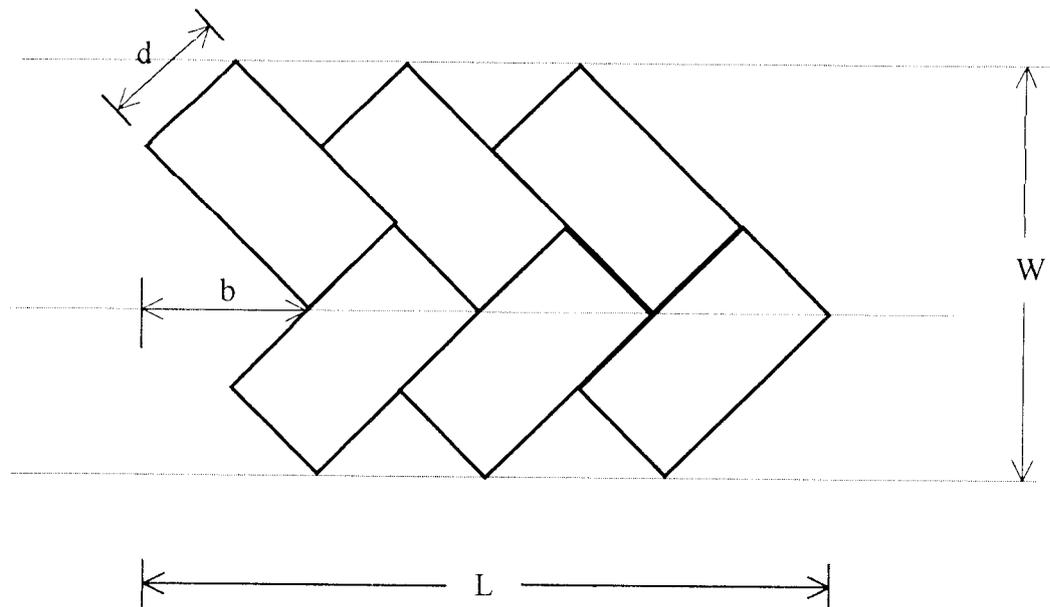


Gambar 5.17 : Pola Parkir Model 2

Tabel 5.17 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 2

Sudut Parkir	30^0	45^0	60^0	90^0
H (m)	4,49	5,16	5,48	5,00
D. Tampung	21 kendaraan	29 kendaraan	36 kendaraan	43 kendaraan

c) Model 3

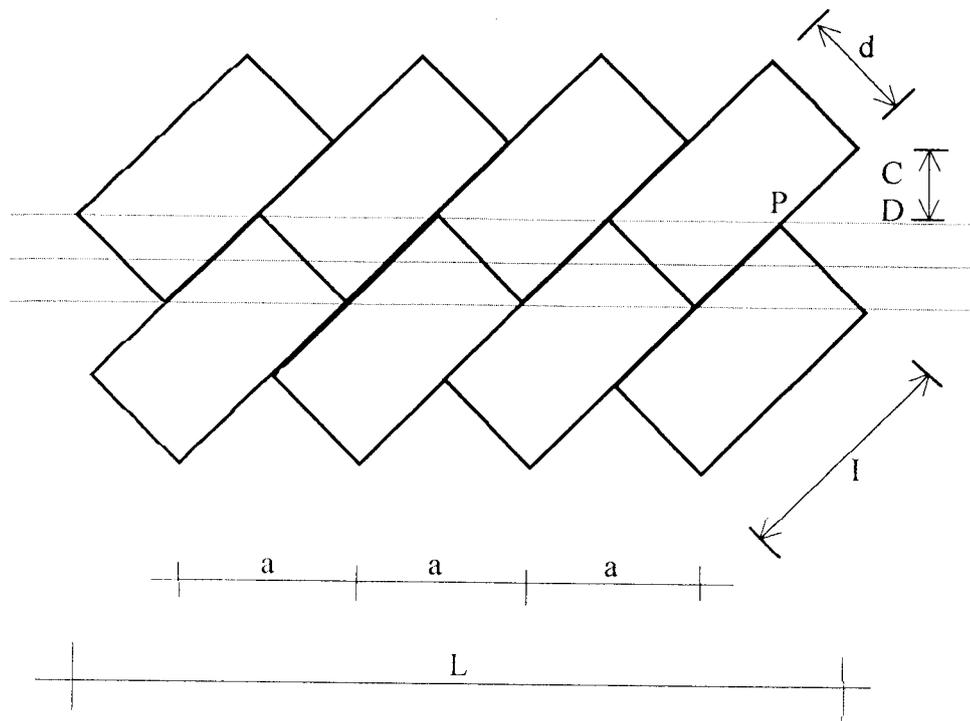


Gambar 5.18 : Pola Parkir Model 3

Tabel 5.18 : Hasil Hitungan Daya Tampung Model 3

Sudut Parkir	45^0
a (m)	3,2527
b (m)	3,5355
Daya Tampung	28 kendaraan
W (m)	8,697

d) Model 4



Gambar 5.19 : Pola Parkir Model 4

Tabel 5.19 Hasil Hitungan Daya Tampung Model 4

Daya Tampung	39 kendaraan
W (m)	8.693

Untuk parkir sepeda motor posisi kendaraan parkir bersudut 90^0 sehingga besar daya tampungnya adalah :

$$\text{Daya Tampung} = \frac{L}{0,75} = 66 \text{ kendaraan}$$

Untuk parkir kendaraan bis dan truk posisi kendaraan parkir bersudut 60° dan 90° sehingga daya tampungnya adalah seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 5.20 Hasil Hitungan Daya Tampung Parkir Bis dan Truk

Sudut Parkir	60°	90°
A	3,9260	3,4000
B	5,2685	0
Daya Tampung	12 kendaraan	14 kendaraan

5.2 Analisis Kebutuhan

5.2.1 Analisis Kebutuhan Dalam Tata Ruang Kota

Kebutuhan parkir tempat wisata di daerah kotamadya Yogyakarta tidak dapat dipisahkan dengan kebutuhan parkir kendaraan secara keseluruhan. Pola pengaturannya di bagi dalam dua bentuk, yaitu :

1. Di luar badan jalan atau di badan jalan dengan dibebankan pada masing-masing kegiatan,
2. Di luar badan jalan atau di badan jalan dengan dibebankan secara kolektif sesuai dengan prakiraan besaran permintaan secara kolektif.

Dengan melihat daerah lokasi yang di tinjau, maka dapat dikelompokkan menjadi dua bagian kebutuhan parkir :

- 1) Fasilitas parkir depan Bank Indonesia, Alun-Alun Utara dan fasilitas parkir Ngabean termasuk dalam status kawasan inti yang ada di dalam fasilitas pelayanan primer dan skunder utama, maka untuk pelayanan kebutuhan parkir di

- luar badan jalan atau di badan jalan dengan dibebankan secara kolektif sesuai dengan prakiraan besaran permintaan secara kolektif,
- 2) Sedangkan untuk fasilitas parkir museum Diponegoro pelayanan kebutuhan parkir di luar badan jalan atau di badan jalan dengan dibebankan pada masing-masing kegiatan.

5.2.2 Analisis Kebutuhan Satuan Ruang Parkir

Direktorat jenderal perhubungan darat di dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir memberikan suatu metode dari hasil studi untuk memperkirakan kebutuhan ruang parkir dalam satuan ruang parkir.

Mengacu pada hasil studi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996, untuk luasan yang dilayani dengan memperhitungkan kebutuhan satuan ruang parkir yang harus disediakan, fasilitas parkir depan Bank Indonesia, Alun – Alun Utara, dan taman parkir Ngabean telah memenuhi syarat karena , luasan yang dilayani = $\pm 160\ 000$ sampai dengan $320\ 000\ M^2$. Dengan luasan tersebut menurut hasil studi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996, kebutuhan satuan ruang parkir yang dibutuhkan minimal adalah $295\ M^2$ sampai dengan $494\ M^2$. Sedangkan luasan total fasilitas parkir yang ada dalam satuan ruang parkir adalah seperti pada hitungan berikut ini.

Dari hasil hitungan analisis daya tampung dapat di hitung besarnya nilai satuan ruang parkir (SRP) dari setiap model parkir yang di pakai, (daya tampung x SRP) hasilnya disajikan pada tabel berikut ini :

Tabel 5.2.1 : Hitungan Satuan Ruang Parkir Depan Bank Indonesia

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Satuan Ruang Parkir/SRP (M ²)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	12	17	21	26	180	255	315	390
2	25	35	43	52	375	525	645	780
3	-	34	-	-	-	510	-	-
4	-	47	-	-	-	705	-	-
Bis & Truk	-	-	15	17	-	-	637,5	722,5

Tabel 5.2.2 : Hitungan Satuan Ruang Parkir Alun-Alun Utara

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Satuan Ruang Parkir/SRP (M ²)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	25	36	44	52	375	540	660	780
2	51	72	88	104	765	1080	1320	1560
3	-	71	-	-	-	1065	-	-
4	-	96	-	-	-	1440	-	-
Bis & Truk	-	-	30	35	-	-	1275	1487,5

Tabel 5.2.3 : Hitungan Satuan Ruang Parkir Taman Parkir Ngabean

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Satuan Ruang Parkir/SRP (M ²)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	37	53	65	76	555	795	975	1140
2	75	106	130	152	1125	1590	2280	2280
3	-	105	-	-	-	1575	-	-
4	-	141	-	-	-	2115	-	-
Bis & Truk	-	-	44	51	-	-	1870	2167,5

Dari ke tiga fasilitas parkir di atas dapat direkapitulasikan untuk hasil hitungan daya tampung dan nilai hitungan Satuan Ruang Parkirnya seperti disajikan pada tabel berikut :

Tabel 5.24 : Rekapitulasi Daya Tampung dan Satuan Ruang Parkir Areal Parkir depan Bank Indonesia, Alun-Alun Utara, dan Ngabean.

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Satuan Ruang Parkir / SRP (M ²)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	74	106	130	154	1110	1590	1950	2310
2	113	213	261	308	1695	3195	3915	4620
3	-	210	-	-	-	3150	-	-
4	-	284	-	-	-	4260	-	-
Bis & Truk	-	-	89	103	-	-	3782,5	4377,5

Dengan mengambil nilai Satuan Ruang Parkir yang paling kecil yaitu sebesar 1110 M^2 maka telah memenuhi kebutuhan parkir wisata di daerah malioboro, kraton dan sekitarnya sebesar 295 M^2 sampai dengan 494 M^2 .

Untuk fasilitas parkir Musium Diponegoro yang merupakan areal parkir khusus dengan luas daerah wisata 175 M^2 , maka nilai Satuan Ruang Parkirnya yang dibutuhkan adalah antara 115 M^2 sampai dengan 122 M^2 . Sedangkan areal parkir yang ada di Musium Diponegoro mempunyai nilai Satuan Ruang Parkir seperti di sajikan pada tabel berikut ini :

Tabel 5.25 : Hasil Hitungan Satuan Ruang Parkir Areal Parkir Musium
Diponegoro

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Satuan Ruang Parkir / SRP (M^2)			
	30°	45°	60°	90°	30°	45°	60°	90°
1	10	14	18	21	150	210	270	315
2	21	29	36	43	315	435	540	645
3	-	28	-	-	-	420	-	-
4	-	39	-	-	-	585	-	-
Bis & Truk	-	-	12	14	-	-	510	595

5.3 Analisis Pentaripan

Beberapa asumsi yang menjadi dasar dalam analisis pentaripan antara lain :

1. untuk asumsi umur rencana pembangunan 10 tahun,

2. asumsi nilai biaya dalam M^2 pembangunan untuk areal diambil nilai rata-rata untuk bangunan paving blok dengan lapis fondasi bawah, lapis fondasi atas, sebesar Rp 75 000,
3. untuk asumsi nilai pengembangan diambil dalam satu tahun 2,5 %, diambil dari perkembangan sarana dan prasarana wisata Rencana Induk Kota Yogyakarta tahun 1985 sampai 2005,
4. asumsi laju inflasi diambil sebesar 2 % / tahun dan untuk analisis menggunakan rumus :

$$I = P i^n$$

Dimana :

P = jumlah atau modal sekarang

i = tingkat laju inflasi / waktu

n = jumlah waktu inflasi

5. Ppn dan Pph masing-masing sebesar 10 % dan 2,5%,
6. Di anggap pengeluaran operasional = 40 % pengelolaan.

Prinsip :

Biaya Investasi + Operasional = Pendapatan - 40 % Pengelolaan, atau

$I + O = P - 40\% \text{ Pengelolaan}$, sehingga

$P = I + O + 40\% \text{ Pengeloaan}$.

7. Daya tampung penggunaan dalam 1 hari dihitung rata-rata 80 % (menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat).
8. Untuk penyewaan lahan diasumsikan biaya Rp 1000/ m^2 /tahun.

Dengan asumsi diatas maka dapat dihitung nilai total investasi masing-masing lokasi fasilitas parkir seperti berikut ini :

5.3.1 Perhitungan Tarif Parkir Depan Bank Indonesia 600 M²

1. Biaya awal (I)

A. Penyewaan lahan @ Rp 1000/m ² /th → untuk 10 th (Rp)	=	6.000.000
B. Pembangunan area @ Rp 75.000/m ²	=	45.000.000
C. Pembangunan fasilitas pendukung (Rp)	=	2.000.000
D. Pengembangan 2,5%/th → untuk 10 th (Rp)	=	13.250.000
E. Inflasi 2%/th → untuk 10 th (Rp)	=	10.600.000
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	=	76.850.000

2. Biaya operasional & Pemeliharaan (O)

A. Biaya kebersihan @ Rp 100/M ² /bulan → untuk 10 th (Rp)	=	7.200.000
B. Fasilitas lampu (Rp 35.000/bulan) → untuk 10 th (Rp)	=	4.200.000
C. Pemeliharaan (Rp 100.000/bulan) → untuk 10 th (Rp)	=	12.000.000
D. Keamanan/asuransi	=	-
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	=	23.400.000

3. Jumlah (I + O) (Rp) = 100.250.000

4. Biaya pengelola 40%. (I + O) (Rp) = 40.100.000

5. PPN dan PPh (10% + 2,5%) (I + O + 40%P) (Rp) = 17.543.750

6. Total Investasi (Rp) = 157.893.750

5.3.2 Perhitungan Tarif Parkir Alun-Alun Utara 1440 M²

1. Biaya awal (I)

A. Penyewaan lahan @ Rp 1000/m ² /th → untuk 10 th (Rp)	=	14.400.000
--	---	------------

B. Pembangunan area @ Rp 75.000/m ²	=	108.000.000
C. Pembangunan fasilitas pendukung (Rp)	=	2.000.000
D. Pengembangan 2,5%/th → untuk 10 th (Rp)	=	31.100.000
E. Inflasi 2%/th → untuk 10 th (Rp)	=	24.880.000
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	=	180.380.000
2. Biaya operasional & Pemeliharaan (O)		
A. Biaya kebersihan @ Rp 100/M ² /bulan → untuk 10 th (Rp)	=	17.280.000
B. Fasilitas lampu (Rp 50.000/bulan) → untuk 10 th (Rp)	=	6.000.000
C. Pemeliharaan (Rp 125.000/bulan) → untuk 10 th	=	15.000.000
D. Keamanan/asuransi	=	-
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	=	38.280.000
3. Jumlah (I + O) (Rp)	=	218.660.000
4. Biaya pengelola 40% (I + O) (Rp)	=	87.464.000
5. PPN dan PPh (10% + 2,5%) * (I + O + 40% P) (Rp)	=	38.265.500
6. Total Investasi (Rp)	=	344.389.500

5.3.3 Perhitungan Tarif Parkir Ngabean 6125 M²

1. Biaya awal (I)		
A. Penyewaan lahan @ Rp 1000/m ² /th → untuk 10 th (Rp)	=	61.250.000
B. Pembangunan area @ Rp 75.000/m ²	=	459.375.000
C. Pembangunan fasilitas pendukung (Rp)	=	2.000.000
D. Pengembangan 2,5%/th → untuk 10 th (Rp)	=	130.656.250
E. Inflasi 2%/th → untuk 10 th (Rp)	=	104.525.000
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	=	757.806.250

2. Biaya operasional & Pemeliharaan (O)	
A. Biaya kebersihan @ Rp 100/M ² /bulan → untuk 10 th (Rp)	= 73.500.000
B. Fasilitas lampu (Rp 60.000/bulan) → untuk 10 th (Rp)	= 7.200.000
C. Pemeliharaan (Rp 150.000/bulan) → untuk 10 th (Rp)	= 18.000.000
D. Keamanan/asuransi	= -
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	= 98.700.000
3. Jumlah (I + O) (Rp)	= 856.506.250
4. Biaya pengelola 40% (I + O) (Rp)	= 342.602.500
5. PPN dan PPh (10% + 2,5%) (I + O + 40% P) (Rp)	= 149.888.593,75
6. Total Investasi (Rp)	= 1.348.997.343,75

5.3.4 Perhitungan Tarif Parkir Museum Diponegoro 2500 M²

1. Biaya awal (I)	
A. Penyewaan lahan @ Rp 1000/m ² /th → untuk 10 th (Rp)	= 25.000.000
B. Pembangunan area @ Rp 75.000/m ²	= 187.500.000
C. Pembangunan fasilitas pendukung (Rp)	= 2.000.000
D. Pengembangan 2,5%/th → untuk 10 th (Rp)	= 53.625.000
E. Inflasi 2%/th → untuk 10 th (Rp)	= 42.900.000
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	= 311.025.000
2. Biaya operasional & Pemeliharaan (O)	
A. Biaya kebersihan @ Rp 100/M ² /bulan → untuk 10 th (Rp)	= 30.000.000
B. Fasilitas lampu (Rp 50.000/bulan) → untuk 10 th (Rp)	= 6.000.000
C. Pemeliharaan (Rp 125.000/bulan) → untuk 10 th (Rp)	= 15.000.000
D. Keamanan/asuransi	= -
Jumlah (A + B + C + D) (Rp)	= 51.000.000
3. Jumlah (I + O) (Rp)	= 362.025.000
4. Biaya pengelola 40% (I + O) (Rp)	= 144.810.000
5. PPN dan PPh (10% + 2,5%) (I + O + 40% P) (Rp)	= 63.354.375
6. Total Investasi (Rp)	= 570.189.375

Untuk menghitung tarif parkir harus ditentukan nilai daya tampung parkir dan asumsi periode waktu parkir. Dengan asumsi parkir dalam 1 hari digunakan 1 periode waktu parkir, maka tarif parkir adalah :

Total investasi = tarif parkir x daya tampung x 1 periode x 80 % x 365 x 10, atau :

Tarif parkir = Total investasi / (daya tampung x 1 periode x 80% x 365 x 10.

5.4 Analisis Pengelolaan

5.4.1 Areal Parkir Depan Bank Indonesia

Waktu parkir : perlu adanya studi untuk memberikan pembatasan waktu parkir, dengan maksud untuk mengurangi daya tarik dari segi waktu.

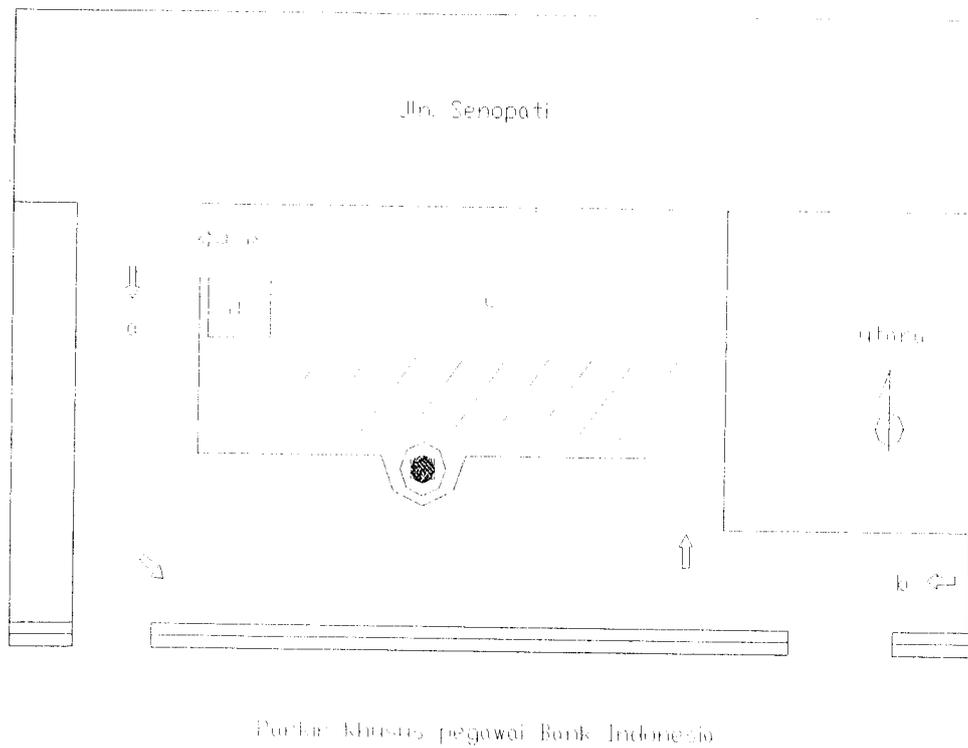
Jenis kendaraan : jenis kendaraan yang memanfaatkan tidak menjadi permasalahan.

Garis batas parkir : perlu perawatan pada periode tertentu.

Meteran parkir : kondisi tertentu perlu disediakan / digunakan.

Permasalahan : sering terjadinya konflik di daerah e (gambar 5.21) pada saat kendaraan keluar dari area dipengaruhi oleh adanya kendaraan yang keluar masuk dari Bank Indonesia, juga karena pengaruh jarak yang dekat dengan perempatan / daerah berhenti kendaraan. Daerah c (gambar 5.21) yang seharusnya untuk ruang manuver dan jalur akses, sering digunakan juga untuk

parkir kendaraan, sehingga menyulitkan kendaraan wisata yang manuver dan keluar maupun masuk areal parkir, maka perlu diatur untuk melarang kendaraan parkir di daerah c dan sekitarnya.

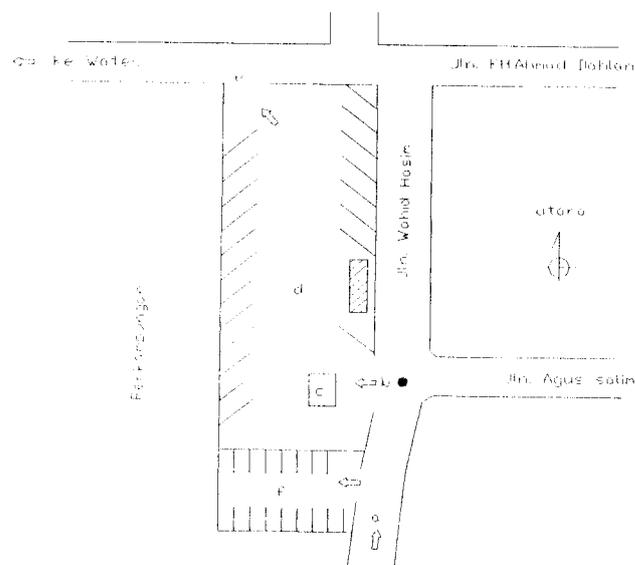


Gambar 5.21 : Gambar Pengelolaan Parkir Depan Bank Indonesia

5.4.2 Areal Parkir Alun – Alun Utara

- Waktu parkir : tidak ada pembatasan
- Jenis kendaraan : bus, mobil penumpang
- Grs. batas parkir : tidak ada
- Meteran parkir : tidak ada
- Permasalahan : Apabila keadaan penuh maka di daerah pintu masuk sulit untuk proses manuver karena disepanjang jalur b (gambar 5.22) kanan kiri digunakan untuk parkir kendaraan bus. Begitu juga didaerah a (gambar 5.22) terjadi kelambatan pada arus lalu lintas yang lewat, karena kendaraan berhenti dekat dengan pertigaan d dan gangguan karena kendaraan keluar area dan yang akan masuk area. Di daerah sepanjang e apabila digunakan untuk parkir maka terjadi kelambatan arus lalu lintas dan akan mempengaruhi terjadinya konflik di daerah pertigaan f. Daerah e yang sering juga digunakan untuk parkir kendaraan bus, sangat berpengaruh terhadap gerakan lalu – lintas di sekitarnya. Penggunaan alun – alun utara sendiri masih belum mendapatkan kekuatan hukum karena sesuai dengan tata guna lahannya tidak difungsikan untuk parkir.

menyeberang dari area parkir menuju Jl. Agus Salim, ke Jl. Kauman menuju Kraton. Pada daerah e (gambar 5.23) juga sering terjadi kesulitan untuk proses meninggalkan area parkir. Belum terjaminnya keamanan di daerah ini dikarenakan pintu pagar keliling bisa digunakan penduduk di sekitarnya untuk jalur potong kompas menuju Jl. Agus Salim dan Jln. Wahid Hasim atau sebaliknya.

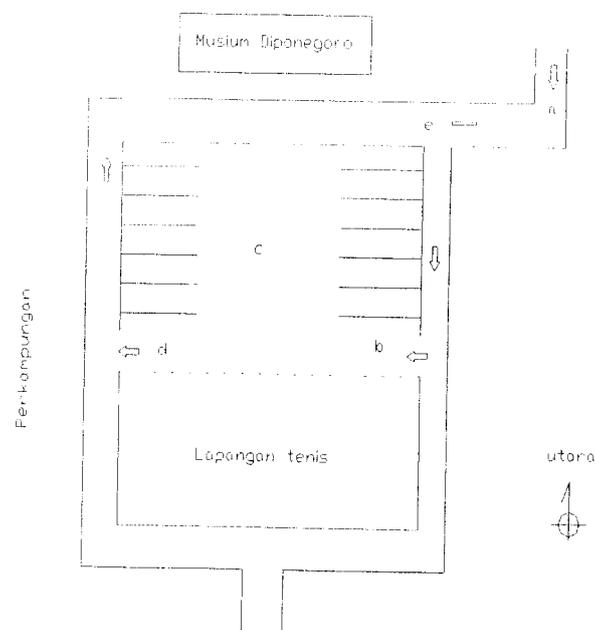


Gambar 5.23 : Gambar Pengelolaan Parkir Ngabean

5.4.4 Areal Parkir Musium Diponegoro

- Waktu parkir : tidak dibatasi
- Jenis kendaraan : bus, truck, mobil penumpang
- Garis batas parkir : dengan pola parkir 2 (dua) sisi sudut 90° .

- Meteran parkir : tidak ada dan belum perlu digunakan
- Permasalahan : Dengan model dan pengelolaan parkir yang dilaksanakan konflik yang terjadi adakah di daerah e (gambar 5.24) disebabkan karena disepanjang jalur a sampai menuju pintu fasilitas parkir b jalannya sempit, kurang memenuhi syarat untuk lalu – lintas 2 (dua) arah. Belum ada fasilitas pendukung pada areal parkir Musium Diponegoro ini, perlu mendapat perhatian terutama fasilitas umum berupa tempat sampah, toilet dan pos penjagaan petugas parkir.



Gambar 5.24 : Gambar Pengelolaan Parkir Museum Diponegoro

Dari hasil hitungan analisis daya tampung dikorelasikan dengan analisis pengelolaan dapat diperoleh besaran lebar jalur gang / sirkulasi yaitu dengan mengurangi lebar areal parkir dengan ruang parkir yang digunakan sesuai dengan sudutnya, dan hasilnya seperti disajikan pada tabel berikut ini :

Tabel 5.26 : Lebar Gang / Sirkulasi Areal Parkir depan Bank Indonesia

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Lebar Gang / Sirkulasi (M)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	12	17	21	26	5,508	4,838	4,520	5,000
2	25	35	43	52	1,020	-0,200	-0,960	0,000
3	-	34	-	-	-	1,303	-	-
4	-	47	-	-	-	1,307	-	-
Bis & Truk	-	-	15	17	-	-	-0,520	-2,500

Tabel 5.27 : Lebar Gang / Sirkulasi Areal Parkir Alun – Alun Utara

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Lebar Gang / Sirkulasi (M)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	25	36	44	52	7,508	6,838	6,520	7,000
2	51	72	88	104	3,020	1,680	1,040	2,000
3	-	71	-	-	-	3,303	-	-
4	-	96	-	-	-	3,307	-	-
Bis & Truk	-	-	30	35	-	-	1,480	(0,500)

Tabel 5.28 : Lebar Gang / Sirkulasi Areal Parkir Ngabean

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Lebar Gang / Sirkulasi (M)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	37	53	65	76	30,508	29,838	29,520	30,000
2	75	106	130	152	26,020	24,680	24,040	25,000
3	-	105	-	-	-	26,303	-	-
4	-	141	-	-	-	26,307	-	-
Bis & Truk	-	-	44	51	-	-	24,480	22,500

Untuk areal parkir Musium Diponegoro gambaran tentang besaran lebar jalur gang / sirkulasi dihitung dan disajikan pada tabel berikut ini :

Tabel 5.29 : Lebar Gang / Sirkulasi Areal Parkir Musium Diponegoro

Model Parkir	Daya Tampung (kendaraan)				Lebar Gang / Sirkulasi (M)			
	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰	30 ⁰	45 ⁰	60 ⁰	90 ⁰
1	10	14	18	21	45,508	44,838	44,520	45,000
2	21	29	36	43	41,020	39,680	39,040	40,000
3	-	28	-	-	-	41,303	-	-
4	-	39	-	-	-	41,307	-	-
Bis & Truk	-	-	12	14	-	-	39,480	37,500

Tabel 5.30 Rekapitulasi Analisis Areal Parkir Depan Bank Indonesia, Alun-Alun Utara, Taman Parkir Ngabean Dan Museum Diponegoro

NO.	LOKASI	LUAS (m ²)	JUMLAH SATUAN RUANG PARKIR/SRP & LUAS GANG/SIRKULASI (m ²)		DAYA TAMPUNG (KENDARAAN)			MODEL PARKIR	TOTAL INVESTASI (Rp)
			Mobil Penumpang	Bis Dan Truk	Mobil Penumpang	Bis Dan Truk	Mobil Penumpang		
1	Depan Bank Indonesia	600	$315 + (4,52 \times 60) = 586,2$	-	21	-	-	1 sudut 60°	157.893.750
2	Alun-Alun Utara	1440	$540 + (6,838 \times 120) = 1360,56$	-	36	-	-	1 sudut 45°	344.589.500
3	Taman Parkir Ngabean	6125	$1590 + (24,68 \times 175) = 5909$	$2167,5 + (22,5 \times 175) = 6105$	106	51	-	2 sudut 45° Sudut 90°	1.348.997.343,75
4	Museum Diponegoro	2500	$540 + (39,04 \times 50) = 2492$	$595 + (25 \times 50) = 1845$	54	28	-	1 & 2 sudut 60° Sudut 90°	570.189.375

BAB VI

PEMBAHASAN

6.1 Daya Tampung Fasilitas Parkir

6.1.1 Areal Parkir Depan Bank Indonesia

Berdasarkan teori bahwa untuk parkir 1 (satu) arah lebar gang/sirkulasi minimum yang harus disediakan adalah 3,5 meter, kemudian dari hasil analisis pengelolaan tentang lebar gang atau sirkulasi (tabel 5.26) menunjukkan bahwa yang memenuhi persyaratan minimum lebar gang adalah model 1 dengan sudut parkir = 30° , 45° , 60° dan 90° . Dengan demikian maka dipilih nilai daya tampung maksimum yaitu model 1 sudut 60° dengan besar daya tampung 21 kendaraan mobil penumpang, (tabel 5.1) dengan lebar gang diperoleh = 4,52 meter (tabel 5.26).

6.1.2 Areal Parkir Alun – Alun Utara

Areal parkir Alun – Alun Utara merupakan fasilitas parkir 2 (dua) arah, berdasarkan teori yang ada maka lebar gang/sirkulasi minimum yang harus disediakan adalah sebesar 6,5 meter. Dari hasil analisis pengelolaan tentang lebar gang/sirkulasi Model (tabel 5.27) menunjukkan bahwa yang memenuhi persyaratan minimum lebar gang adalah model 1 dengan sudut parkir = 30° , 45° , 60° dan 90° . Maka dipilih nilai daya tampung maksimum yaitu model 1 sudut 45° dengan

daya tampung 36 kendaraan mobil penumpang (tabel 5.6), dengan lebar gang diperoleh sebesar 6,838 meter (tabel 5.7). Daya tampung parkir bisa dioptimalkan dengan memanfaatkan sepanjang jalan masuk menuju tempat parkir, bisa digunakan model parkir paralel, tetapi perlu penanganan yang baik karena apabila tidak diatur secara baik maka akan menimbulkan daerah konflik di jalur masuk/akses tempat parkir utama.

6.1.3 Areal Parkir Taman Parkir Ngabean

Berdasarkan pada landasan teori bahwa untuk parkir satu arah lebar gang/sirkulasi minimum yang harus disediakan adalah 3,5 meter, Dari hasil analisis pengelolaan tentang lebar gang/sirkulasi model (tabel 5.28) menunjukkan bahwa yang memenuhi persyaratan minimum lebar gang adalah model 1, 2, 3, dan 4 untuk semua sudut parkir juga untuk model parkir truk dan bus. Dengan demikian di pilih model parkir dengan kapasitas maksimum yaitu model 2 sudut 45° dengan daya tampung 106 kendaraan mobil penumpang (tabel 5.12) yang mempunyai lebar gang sebesar 24,68 meter (tabel 5.28).

Sedangkan untuk parkir kendaraan bus atau truk mengacu pada persyaratan lebar gang/sirkulasi maka dipilih model dengan sudut 90° yang mempunyai daya tampung 51 kendaraan (tabel 5.15) dengan besar lebar gang diperoleh sebesar 22,5 meter (tabel 5.28).

6.1.4 Areal Parkir Musium Diponegoro

Berdasarkan landasan teori bahwa untuk parkir satu arah lebar gang/sirkulasi minimum yang harus disediakan adalah 3,5 meter. Dari hasil analisis pengelolaan

tentang lebar gang/sirkulasi (tabel 5.29) menunjukkan bahwa yang memenuhi persyaratan minimum lebar gang adalah model parkir 1, 2, 3, 4 untuk semua sudut parkir, juga untuk model parkir truk dan bus. Dengan demikian di pilih model parkir dengan kapasitas maksimum yaitu model 1 dan 2 sudut 60° dengan daya tampung 18 dan 36 kendaraan mobil penumpang (tabel 5.17). Jadi daya tampung total parkir untuk mobil penumpang adalah = 54 kendaraan. Maka lebar gang yang diperoleh adalah 39,04.

Sedangkan untuk parkir kendaraan bus atau truk mengacu pada persyaratan lebar gang/sirkulasi dan hasil hitungan lebar gang (tabel 5.29), maka dipilih model dengan sudut 90° dengan 2 sisi yang mempunyai daya tampung 14 kendaraan x 2 sisi = 28 kendaraan bis atau truk (tabel 5.20) dengan besar lebar gang adalah lebar areal parkir dikurangi 2 sisi panjang kendaraan, yaitu $50 - (12,5 * 2) = 25$ meter.

6.2 Kebutuhan

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir memberikan suatu metode dari hasil studi untuk memperkirakan kebutuhan ruang parkir dalam satuan ruang parkir.

Luasan yang dilayani untuk wilayah wisata (malioboro kraton dan sekitarnya) adalah = ± 160 000 sampai dengan 320 000 M², berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat membutuhkan luasan Satuan Ruang Parkir sebesar = 295 M² sampai dengan 494 M².

Dari hasil analisis kebutuhan ruang parkir hitungan satuan ruang parkir (tabel 5.21 sampai dengan tabel 5.23) diperoleh satuan ruang parkir sebesar = 1110 M^2 sampai dengan 4620 M^2 .

Maka berdasarkan teori yang ada, 3 (tiga) areal parkir telah memenuhi syarat kebutuhan dalam satuan ruang parkir, untuk wilayah wisata malioboro kraton dan sekitarnya.

Sedangkan fasilitas parkir Musium Diponegoro yang melayani luasan sebesar 175 M^2 , berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat membutuhkan luasan Satuan Ruang Parkir sebesar 115 M^2 sampai dengan 122 M^2 .

Dari hasil analisis kebutuhan ruang parkir hitungan satuan ruang parkir (tabel 5.25) diperoleh satuan ruang parkir sebesar = 150 M^2 sampai dengan 645 M^2 . Maka untuk areal parkir di musium Diponegoro telah memenuhi syarat kebutuhan dalam satuan ruang parkir.

6.3 Pentaripan

6.3.1 Areal Parkir Depan Bank Indonesia

Untuk menghitung besarnya tarif yang dibebankan bagi pemakai areal parkir di depan Bank Indonesia digunakan asumsi bahwa waktu pelayanan parkir dalam 1 (satu) hari = 12 jam. Dari pengamatan lama waktu parkir (durasi parkir) yaitu 2 jam, maka dalam 1 (satu) waktu pelayanan parkir dapat dihitung periode waktu parkir yang digunakan, yaitu lama waktu pelayanan parkir = 12 jam dibagi dengan lama waktu parkir (durasi parkir) = 2 jam sama dengan 6 periode waktu parkir.

Asumsi volume parkir dari teori yang ada bahwa untuk pelayanan dalam 1 hari, volume yang digunakan adalah 80 % dari daya tampung yang tersedia pada areal parkir tersebut.

Dengan daya tampung areal dari hasil analisis yaitu 21 kendaraan mobil penumpang, maka volume kendaraan rata-rata yang dilayani dalam 10 tahun umur rencana adalah $6 \times 21 \times 80 \% \times 365 \times 10 = 367.920$ kendaraan.

Dari hasil analisis pentaripan bahwa untuk areal parkir depan Bank Indonesia diperoleh nilai total investasi, maka besar tarif parkir per kendaraan dapat di hitung yaitu :

$$\begin{aligned} \text{Tarif parkir} &= \text{Rp } 157.893.750 / 367.920 \text{ kendaraan.} \\ &= \text{Rp } 429,15 / \text{kendaraan.} \end{aligned}$$

Atau dibulatkan menjadi Rp 500/kendaraan. Dibandingkan dengan Peraturan Daerah Kotamadya Yogyakarta tentang pengelolaan retribusi parkir, untuk parkir di taman parkir (lampiran) untuk 2 jam pertama mobil pick up, station wagon, atau kendaraan penumpang adalah Rp 300 (tiga ratus rupiah) berarti tarif hasil hitungan termasuk wajar.

6.3.2 Areal Parkir Alun – Alun Utara

Untuk menghitung besarnya tarif yang dibebankan bagi pemakai areal parkir di Alun – Alun Utara digunakan asumsi bahwa waktu pelayanan parkir dalam 1 (satu) hari = 12 jam, dari pengamatan lama waktu parkir (durasi parkir) adalah 2 jam, maka dalam 1 (satu) hari diperoleh periode waktu parkir, yaitu 12 jam dibagi 2 jam = 6 periode waktu parkir. Asumsi volume parkir dari teori yang ada bahwa

untuk pelayanan dalam 1 hari, volume yang digunakan adalah 80 % dari daya tampung yang tersedia pada areal parkir tersebut.

Dengan daya tampung areal dari hasil analisis yaitu 36 kendaraan mobil penumpang, maka volume kendaraan rata – rata yang dilayani dalam 10 tahun umur rencana adalah $= 6 \times 36 \times 80 \% \times 365 \times 10 = 630.720$ kendaraan.

Dari hasil analisis pentaripan diperoleh nilai total investasi, maka besarnya tarif dapat dihitung yaitu :

$$\begin{aligned} \text{Tarif parkir} &= \text{Rp } 344.389.500/630.720 \text{ kendaraan.} \\ &= \text{Rp } 546,02/\text{kendaraan.} \end{aligned}$$

Atau dibulatkan menjadi Rp 600/kendaraan. Dibandingkan dengan Peraturan Daerah Kotamadya Yogyakarta tentang pengelolaan retribusi parkir, untuk parkir di taman parkir (lampiran) untuk 2 jam pertama mobil pick up, station wagon, atau kendaraan penumpang adalah Rp 400 (tigaratus rupiah) berarti tarif hasil hitungan termasuk wajar.

6.3.3 Areal Parkir Taman Parkir Ngabean

Untuk menghitung besarnya tarif yang dibebankan bagi pemakai areal parkir, untuk fasilitas parkir taman Parkir Ngabean digunakan asumsi bahwa waktu pelayanan parkir dalam 1 (satu) hari = 12 jam. Dengan maksud memberikan daya tarik bagi wisatawan agar lebih leluasa atau mempunyai waktu yang lebih besar dibandingkan apabila memanfaatkan fasilitas parkir yang lain, maka lama waktu parkir (durasi parkir) yang digunakan lebih panjang. Dengan asumsi lama waktu parkir (durasi parkir) = 3 jam, maka dalam 1 (satu) hari periode waktu parkir adalah lama pelayanan parkir = 12 jam dibagi lama waktu parkir (durasi parkir) = 3

jam, sama dengan periode waktu parkir = 4 periode waktu parkir. Asumsi volume parkir dari teori yang ada bahwa untuk pelayanan dalam 1 hari, volume yang digunakan adalah 80 % dari daya tampung yang tersedia pada areal parkir tersebut.

Dengan daya tampung areal dari hasil analisis yaitu 106 kendaraan mobil penumpang, maka volume kendaraan rata – rata yang dilayani dalam 10 tahun umur rencana adalah = $4 \times 106 \times 80 \% \times 365 \times 10 = 1.238.080$ kendaraan.

Dari hasil analisis pentaripan bahwa untuk areal parkir Alun – Alun Utara diperoleh nilai total investasi yaitu Rp 1.348.997.343,75 maka besar tarif parkir per kendaraan dapat di hitung yaitu :

$$\begin{aligned} \text{Tarif parkir} &= \text{Rp } 1.348.997.343,75 / 1.238.080 \text{ kendaraan.} \\ &= \text{Rp } 1089,59 / \text{kendaraan.} \end{aligned}$$

Atau dibulatkan menjadi Rp 1100/kendaraan, untuk kendaraan mobil penumpang.

Tarif parkir untuk kendaraan bus atau truk dengan daya tampung 51 kendaraan bus atau truk, volume kendaraan rata – rata yang dilayani dalam 10 tahun umur rencana adalah = $4 \times 51 \times 80 \% \times 365 \times 10 = 595.680$ kendaraan. Besar tarif parkir per kendaraan dapat di hitung yaitu :

$$\begin{aligned} \text{Tarif parkir} &= \text{Rp } 1.348.997.343,75 / 595.680 \text{ kendaraan} \\ &= \text{Rp } 2264,63 / \text{kendaraan.} \end{aligned}$$

Atau dibulatkan menjadi Rp 2300/kendaraan, untuk bus dan truk.

Dibandingkan dengan Peraturan Daerah Kotamadya Yogyakarta tentang pengelolaan retribusi parkir, untuk parkir di taman parkir (lampiran) untuk 2 jam pertama mobil pick up, station wagon, atau kendaraan penumpang adalah Rp 300 (tiga ratus rupiah) berarti tarif parkir dengan periode yang lebih panjang, termasuk

wajar. Untuk truk dengan tarif Rp 1.500 dibandingkan dengan hasil hitungan termasuk wajar.

6.3.4 Areal Parkir Musium Diponegoro

Dari hasil pengamatan bahwa rata-rata lama waktu parkir (durasi parkir) di Musium Diponegoro adalah 2 sampai dengan 2,5 jam. Dengan asumsi waktu pelayanan parkir dalam 1 (satu) hari = 12 jam, dapat dihitung periode waktu parkir yaitu waktu pelayanan parkir = 12 jam dibagi dengan lama waktu parkir (durasi parkir) = 2 jam sama dengan periode waktu parkir = 6 periode waktu parkir. Dari teori yang ada bahwa untuk pelayanan dalam 1 hari volume yang digunakan adalah 80 % dari daya tampung yang tersedia pada areal parkir.

Dengan daya tampung areal dari hasil analisis yaitu 54 kendaraan mobil penumpang, maka volume kendaraan rata-rata yang dilayani dalam 10 tahun umur rencana adalah $= 6 \times 54 \times 80 \% \times 365 \times 10 = 946.080$ kendaraan.

Dari hasil analisis pentaripan bahwa untuk areal parkir Musium Diponegoro nilai total investasi adalah Rp 570.189.375, maka besar tarif parkir per kendaraan dapat di hitung yaitu :

$$\begin{aligned} \text{Tarif parkir} &= \text{Rp } 570.189.375 / 946.080 \text{ kendaraan.} \\ &= \text{Rp } 602,69 / \text{kendaraan.} \end{aligned}$$

Atau dibulatkan menjadi Rp 700/kendaraan untuk kendaraan mobil penumpang.

Tarif parkir untuk kendaraan bus atau truk dengan daya tampung 28 kendaraan bus atau truk, volume kendaraan rata-rata yang dilayani dalam 10 tahun umur rencana adalah $= 6 \times 28 \times 80 \% \times 365 \times 10 = 490.560$ kendaraan. Maka besar tarif parkir per kendaraan dapat di hitung yaitu :

Tarif parkir = Rp 570.189.375/490 560 kendaraan.
= Rp 1162,32/kendaraan.

Atau dibulatkan menjadi Rp 1200/kendaraan, untuk bus dan truk.

6.4 Manajemen Pengelolaan Parkir

6.4.1 Areal Parkir Depan Bank Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Daerah Tentang Pengelolaan Perparkiran di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta (lampiran), fasilitas yang menunjang kelancaran dan kemudahan untuk melakukan parkir di areal parkir depan Bank Indonesia yang belum ada antara lain informasi tarif yang berlaku, informasi tempat parkir alternatif apabila penuh, dan jalur menuju lokasi tersebut. Fasilitas tersebut perlu segera dilengkapi, untuk melengkapi fasilitas parkir yang telah ada.

Fasilitas penunjang lainnya yang perlu mendapat perhatian adalah fasilitas umum, tempat sampah dan kamar kecil (toilet) harus lebih di tingkatkan dari pelayanan, maupun perawatannya.

Masih adanya konflik pada pintu masuk dan keluar area parkir (gambar 6.1) dapat diatasi atau diminimalkan dengan :

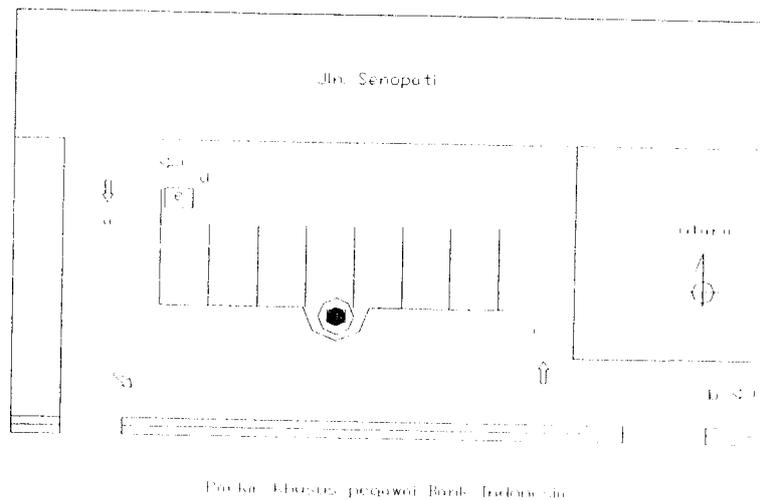
1. Bantuan petugas dilapangan baik instansi (DLLAJ) maupun petugas parkir, di dalam pengaturan di lapangan,
2. pemakaian meteran waktu parkir atau batasan waktu parkir, dikarenakan kecenderungan memilih lokasi ini karena faktor kedekatan dengan obyek wisata dan kebiasaan petugas parkir dilapangan adalah mengusahakan agar kendaraan dapat parkir, walaupun sangat mengganggu aktifitas kendaraan lain.

Pelaksanaan pengaturan dilapangan adalah di mulai dengan pengaturan aspek lokasi di mana kendaraan wisata diarahkan memasuki areal parkir dari arah timur jalan senopati, dengan ini diharapkan kendaraan wisata tidak memotong arus lalu lintas pada jalan senopati. Kemudian pengaturan aspek tapak yaitu kendaraan masuk melalui pintu a atau pintu b (gambar 6.1) menuju areal dan petugas memberikan karcis parkir sesuai dengan Keputusan Walikotaamadya Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 706/KD/1995, satu karcis untuk kendaraan dan satu untuk pemakai. Pengguna parkir melakukan parkir kendaraan dengan di bimbing petugas sesuai pola parkir model 1 sudut 60° (Bab 6.1.1). Kendaraan wisata pengguna parkir meninggalkan lokasi parkir melalui pintu d (gambar 6.1) dengan membayar retribusi sesuai dengan tarif yang berlaku.

Untuk pengaturan aksesnya maka kendaraan pengguna parkir di Areal Parkir Depan Bank Indonesia di atur sehingga kendaraan selalu datang dari arah timur jalan senopati belok arah kiri masuk areal parkir, dan kendaraan meninggalkan lokasi parkir menuju arah barat jalan senopati belok ke kiri masuk ke jalan trikora atau lurus melalui jalan K.H. A Dahlan, menuju jalur luar kota. Jadi tidak ada pemotongan arus lalu lintas di sepanjang jalan senopati, yang akan mengganggu arus lalu-lintas jalan jalan sekitarnya, terutama arus lalu lintas dari jalan malioboro. Pengguna parkir bisa langsung memanfaatkan jalur pejalan kaki yang tidak jauh untuk menuju obyek wisata tujuan Malioboro, Benteng maupun Kraton.

Dengan pelaksanaan tersebut maka minimal petugas lapangan untuk fasilitas parkir di depan Bank Indonesia membutuhkan 2 (dua) orang petugas lapangan, 1(satu) petugas pengaturan kendaraan pada saat memasuki areal dan

membagi karcis parkir, dan 1 (satu) petugas pada pintu keluar untuk penarikan retribusi kendaraan.



Gambar 6.1. Pelaksanaan Parkir di depan Bank Indonesia

6.4.2 Areal Parkir Alun – Alun Utara

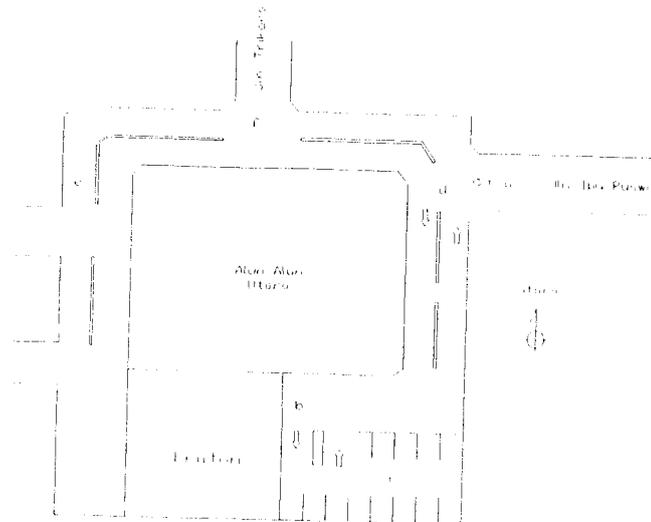
Berdasarkan Peraturan Daerah Tentang Pengelolaan Perparkiran di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta (lampiran), fasilitas yang menunjang kelancaran dan kemudahan untuk melakukan parkir di areal parkir Alun – Alun Utara, telah memenuhi persyaratan, namun perlu ditingkatkan pelayanan yang sudah ada untuk mengoptimalkan dan lebih meningkatkan fasilitas yang telah ada.

Konflik yang sering terjadi di sepanjang jalur yang seharusnya tidak digunakan untuk parkir, yaitu jalur sepanjang e sampai dengan f (gambar 6.2), perlu mendapat perhatian dengan memasang tanda larangan yang jelas, dengan bantuan ketegasan pihak yang berwenang di lapangan dalam memberikan sanksi. Dan perlu adanya kekuatan hukum dari pemerintah daerah tentang penggunaan lahan alun-alun utara, sehingga ada kesamaan persepsi dengan penyelenggara di lapangan.

Pelaksanaan pengaturan dilapangan dimulai dengan pengaturan aspek lokasi yaitu agar kendaraan wisata diarahkan datang dari arah jalan Ibu Ruswo menuju pintu masuk d areal parkir (gambar 6.2). Kemudian pengaturan aspek tapak yaitu petugas memberikan karcis parkir sesuai dengan Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 706/KD/1995 Bab V. satu karcis untuk kendaraan dan satu untuk pemakai, di pintu masuk. Kemudian kendaraan dipandu petugas untuk parkir sesuai pola parkir model 1 sudut 45° (Bab 6.1.2) Pengguna parkir meninggalkan lokasi areal parkir melalui pintu b (gambar 6.2) dengan membayar retribusi sesuai dengan tarif yang berlaku.

Untuk pengaturan aksesnya maka kendaraan pengguna parkir di Areal Parkir Alun Alun Utara di atur sehingga kendaraan selalu datang ke areal parkir dari jalan Ibu Ruswo belok kiri masuk areal parkir, kemudian kendaraan meninggalkan lokasi parkir di arahkan menuju jalan Trikora belok kiri ke jalan K.H. A. Dahlan. Pengguna jasa parkir bisa langsung menuju ke lokasi obyek di Kraton dan sekitarnya, dan menggunakan fasilitas pejalan kaki untuk menuju ke obyek Malioboro atau Benteng.

Dengan pelaksanaan tersebut maka minimal petugas dilapangan untuk fasilitas parkir di Alun-Alun Utara membutuhkan 3 (tiga) orang petugas lapangan, 1 (satu) petugas pintu masuk memberikan karcis parkir, 1 (satu) petugas pada areal untuk pemandu dan memperlancar proses parkir, dan 1 (satu) petugas untuk penarikan retribusi kendaraan.



Gambar 6.2. Pelaksanaan Parkir di Alun Alun Utara

6.4.3 Areal Parkir Taman Parkir Ngabean

Berdasarkan Peraturan Daerah Tentang Pengelolaan Perparkiran di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta (lampiran), fasilitas yang menunjang kelancaran dan kemudahan untuk melakukan parkir di areal parkir Ngabean yang perlu ditingkatkan, antara lain :

1. perlu papan petunjuk bagi pengguna parkir untuk melakukan parkir, arah jalan untuk menuju pintu masuk dan informasi masih tidaknya tempat parkir yang kosong yang diikuti dengan informasi lokasi parkir alternatif,
2. fasilitas untuk umum yang perlu mendapat perhatian adalah tempat sampah dan kamar kecil (toilet) harus ada, kalau perlu bekerja sama dengan pihak swasta untuk pengelolaanya,

3. keamanan dan kenyamanan bagi pengguna parkir sering menjadi keluhan di lokasi ini, perlu rehabilitasi pagar keliling yang ada dan melibatkan masyarakat sekitarnya dalam keamanan atau pengelolaan parkir di lapangan, sehingga masyarakat merasakan manfaat adanya areal parkir Ngabean,
4. penanaman pohon pelindung di lokasi parkir untuk lebih meningkatkan kenyamanan yang akan menimbulkan daya tarik bagi pemakai fasilitas parkir,
5. sering terjadinya konflik pada pintu masuk lokasi b dan pintu keluar e (gambar 6.3), dapat diatasi atau diminimalkan dengan bantuan petugas dilapangan baik instansi (DLLAJ) maupun petugas parkir, di dalam pengaturan di lapangan,
6. jalur pejalan kaki (pedestrian) menuju lokasi obyek wisata, menjadi keluhan pengguna parkir, dikarenakan terlalu jauh, maka perlu adanya terobosan misalnya dengan adanya paket tarif parkir termasuk dalam akomodasi menuju lokasi wisata.

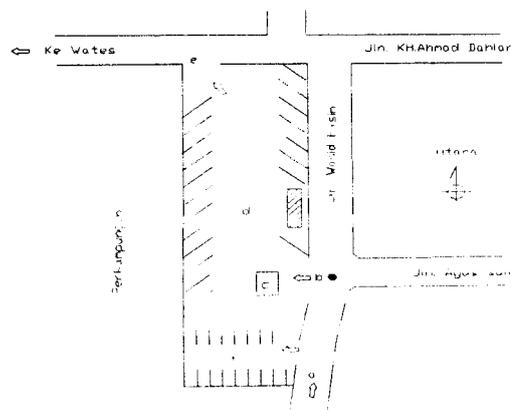
Pelaksanaan pengaturan dilapangan dimulai dengan pengaturan aspek lokasi yaitu agar kendaraan diusahakan dari arah selatan, jalur yang paling dekat dengan pintu masuk kota jalan lingkar selatan, melewati jalan Wahid Hasim menuju pintu b masuk menuju areal parkir d (gambar 6.3).

Kemudian aspek tapak, petugas memberikan karcis parkir pada pintu masuk dan pengguna parkir membayar retribusi sesuai dengan Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 706/KD/1995. Petugas memberikan karcis, satu karcis parkir untuk kendaraan dan satu untuk pemakai di gardu jaga c (gambar 6.3). Kemudian kendaraan dipandu petugas untuk parkir di areal parkir d

(gambar 6.3) sesuai dengan pola parkir yaitu model 2 sudut 45° . Pengguna parkir meninggalkan lokasi parkir melalui pintu e (gambar 6.3).

Untuk pengaturan aksesnya maka kendaraan pengguna parkir di Areal Parkir Ngatean di arahkan untuk menuju ke lokasi areal parkir dari arah selatan kota melewati jalan Wahid Hasim belok arah kiri masuk areal parkir. Meninggalkan lokasi areal parkir melewati jalan Wates. Pengaturan untuk pengunjung obyek baik yang menggunakan jasa angkutan becak, kereta kuda/andong, maupun pejalan kaki memanfaatkan jalan KH Agus Salim ke arah Timur, melewati jalan Kauman, masuk areal obyek wisata Kraton dan sekitarnya. Di sepanjang jalur yang dilewati perlu di sediakan fasilitas yang akan menjadi daya tarik, misalnya makanan khas daeah, souvenir dan sebagainya.

Dengan pelaksanaan tersebut maka minimal petugas dilapangan untuk fasilitas parkir di taman parkir Ngabean membutuhkan dua orang petugas lapangan, 1 (satu) petugas pintu masuk memberikan karcis parkir dan pembayaran retribusi, 1 (satu) petugas pada areal untuk pemandu dan memperlancar proses parkir.



Gambar 6.3. Pelaksanaan Parkir di Taman Parkir Ngabean

6.4.4 Areal Parkir Musium Diponegoro

Berdasarkan Peraturan Daerah Tentang Pengelolaan Perparkiran di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta (lampiran), di areal parkir Musium Diponegoro fasilitas yang menunjang kelancaran dan kemudahan untuk melakukan parkir belum memenuhi persyaratan, yaitu :

1. tidak ada papan petunjuk parkir,
2. belum ada petugas parkir,
3. belum ada pos penjagaan pada pintu masuk atau pintu keluar,
4. belum ada fasilitas umum (toilet) tempat sampah yang memadai dan fasilitas penunjang lainnya.

Hal itu dikarenakan lokasi parkir di Musium Diponegoro belum masuk dalam lingkup pengelolaan parkir dari DLLAJ Kotamadya Yogyakarta, dan selama ini pengaturannya dilakukan sendiri oleh pihak musium.

Pelaksanaan pengaturan dilapangan dimulai dengan pengaturan aspek lokasi yaitu agar kendaraan diusahakan masuk dari arah Barat kota melewati pertigaan Jatikencana menuju jalan HOS Cokroaminoto masuk di jalur a (gambar 6.4) menuju pintu masuk b, dan masuk menuju areal parkir c (gambar 6.4).

Kemudian aspek tapak, petugas memberikan karcis parkir dan pengguna parkir membayar retribusi sesuai dengan Keputusan Walikota Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 706/KD/1995. Dengan di bimbing petugas pengguna parkir memarkir kendaraan sesuai dengan pola yang berlaku yaitu sudut 60° . Pengguna parkir meninggalkan lokasi parkir melalui pintu keluar d (gambar 6.4).

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

7.1.1 Daya Tampung

1. Fasilitas parkir depan Bank Indonesia 21 kendaraan mobil penumpang dengan model 1 (satu) sudut 60° .
2. Fasilitas parkir Alun-Alun Utara 36 kendaraan mobil penumpang dengan model 1 (satu) sudut 45° .
3. Fasilitas Parkir taman parkir Ngabean 106 kendaraan mobil penumpang, dengan model 2 (dua) sudut 45° dan 51 kendaraan bus atau truk dengan model 1 (satu) sudut 90° .
4. Fasilitas Parkir Musium Diponegoro 54 kendaraan mobil penumpang, dengan model 1 (satu) dan model 2 (dua) sudut 60° , dan 28 kendaraan kendaraan bus atau truk model 1 (satu) sudut 90° .

7.1.2 Kebutuhan

Secara umum kebutuhan ruang parkir kendaraan wisata dalam satuan ruang parkir telah memenuhi syarat, selama belum ada perubahan yang mendasar dalam rencana induk tata ruang kota di Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.

7.1.3 Pentaripan

1. Tarif parkir di depan Bank Indonesia adalah sebesar Rp 500/kendaraan mobil penumpang .
2. Tarif parkir di Alun–Alun Utara adalah sebesar Rp 600/kendaraan mobil penumpang.
3. Tarif parkir di taman parkir Ngabean adalah sebesar Rp 1100/kendaraan untuk mobil penumpang dan Rp 2.300/kendaraan untuk bus atau truk.
4. Tarif parkir fasilitas parkir Musium Diponegoro adalah sebesar Rp 700/kendaraan untuk mobil penumpang dan Rp 1200/kendaraan untuk bus atau truk.

7.1.4 Manajemen Pengelolaan Parkir

1. Areal parkir depan Bank Indonesia
 - a) dalam pengelolaan perlu melengkapi informasi tarif yang berlaku, informasi tempat parkir alternatif apabila penuh,
 - b) meningkatkan perawatan fasilitas yang telah ada,
 - c) pintu masuk dan pintu keluar terpisah dan dalam operasional dilapangan minimal membutuhkan 2 orang petugas parkir.
2. Areal parkir Alun Alun Utara
 - a) meningkatkan perawatan fasilitas yang telah ada,
 - b) perlu ketegasan petugas di lapangan dalam pengaturan dan menertibkan pengguna fasilitas parkir sesuai dengan peraturan.
 - c) pintu masuk dan pintu keluar menjadi satu dan dalam operasional dilapangan minimal membutuhkan 3 orang petugas parkir.

3. Areal Parkir Taman Parkir Ngabean

- a) melengkapi fasilitas informasi tarif, dan informasi alternatif lokasi apabila parkir penuh
- b) membuat menarik para pengguna parkir, misalnya dengan penambahan fasilitas pelayanan umum di lokasi parkir, membuat jalur pejalan kaki menuju obyek wisata semakin menarik dengan menghadirkan paket parkir wisata, yaitu tarif parkir termasuk akomodasi menuju lokasi obyek wisata,
- c) perlu meningkatkan keamanan dengan melibatkan warga sekitar, areal parkir,
- d) perlu pengadaan pohon pelindung pada areal parkir kerjasama dengan Dinas Pertamanan Kota,
- e) pintu masuk dan pintu keluar terpisah dan dalam operasional dilapangan minimal membutuhkan 3 orang petugas parkir.

4. Areal Parkir Taman Parkir Ngabean

- a) melengkapi fasilitas informasi tarif, papan petunjuk parkir,
- b) perlu pos penjagaan pintu masuk atau keluar,
- c) perlu fasilitas umum toilet dan tempat sampah,
- d) pintu masuk dan pintu keluar terpisah dan dalam operasional dilapangan minimal membutuhkan 3 orang petugas parkir.

7.2 Saran

1. Perlu adanya alternatif untuk pengelolaan parkir, untuk optimalisasi misalnya kerja sama dengan swasta, terutama untuk areal parkir yang mempunyai permasalahan khusus seperti taman parkir Ngabean.
2. Untuk memudahkan bagi para calon pengguna parkir wisata, maka informasi tentang lokasi parkir wisata dalam bentuk peta geografis yang memuat jalur distribusi untuk menuju lokasi perlu diinformasikan secara luas dan terus menerus, misalnya melalui biro – biro perjalanan, hotel / penginapan, atau secara khusus dengan menggunakan siaran radio yang khusus menginformasikan tentang layanan parkir.
3. Perawatan untuk fasilitas parkir perlu ditingkatkan dengan lebih melibatkan pengguna parkir, sehingga areal parkir memperoleh masukan dana yang cukup memadai untuk dapat meningkatkan pelayanan.
4. Penambahan petugas lapangan dari DLLAJ dalam membantu kelancaran pelaksanaan dilapangan mutlak diperlukan, karena dari pihak DLLAJ sendiri merasa kekurangan petugas lapangan.
5. Perbaikan dan peningkatan fasilitas pendukung untuk lebih meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan kemudahan dari areal parkir yang ada diusahakan untuk kerjasama instansi terkait. Misalnya untuk pengadaan pohon pelindung dengan Dinas Persampahan dan Pertamanan Kota, sehingga areal parkir juga sekaligus sebagai media untuk meningkatkan penghijauan kota, mengurangi polusi udara kota.

DAFTAR PUSTAKA

1. Achmad, Djunaedi dan Suprpto Totomihardjo, 1995, **PERENCANAAN DAN TEKNIK LALU-LINTAS**, cetakan pertama, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
2. C.S. Papacostas, P.D. Prevedourous, 1993, **TRANSPORTATION ENGINEERING AND PLANNING**, Second Edition, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.
3. Danang Parikesit, 1994, **EKONOMI TRANSPORTASI**, Biro Penerbit KMTS FT UGM, Yogyakarta
4. F.D. Hobbs, 1995, **PERENCANAAN DAN TEKNIK LALU LINTAS**, Cetakan Pertama, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
5. H.MN, Nasution, 1996, **MANAJEMEN TRANSPORTASI**, Cetakan Pertama, Ghalia Indonesia, Jakarta.
6. Louis J. Pignataro, 1973, **TRAFFIC ENGINEERING THEORY AND PRACTISE**, Prentice-economy And Traffic Theory Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.

7. _____, 1996 **PEDOMAN TEKNIS PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR**, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96, Jakarta.
8. _____, 1996 **PENGANTAR MANAJEMEN LALU - LINTAS PERKOTAAN**, Pelatihan Manajemen Transportasi Perkotaan, Modul ML - 01, Yogyakarta.
9. _____, 1983, **UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO 13 TENTANG JALAN**, Cetakan Pertama, Badan Penerbit Pekerjaan Umum, Jakarta.
10. _____, 1997 **STATISTIK PARIWISATA TAHUN 1997 DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA**, Dinas Pariwisata Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Yogyakarta.

LAMPIRAN

Lampiran I-2 : Kriteria Kesesuaian Fasilitas Pelayanan Kota dengan Kawasan.

No	Sarana Pelayanan	K a w a s a n		
		Lindung	B u d i d a y a	
		I n t i	Penyangga	B e b a s
01	F1 Perdagangan	Tidak diperbolehkan	Dibatasi dalam hal : a. Jumlah, kapasitas dan intensitasnya b. Mengikuti ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan pelestarian kawasan lindung (konservasi dan preservasi)	Diperbolehkan, pembatasan dikaitkan dengan daya dukung dan dampak lingkungan serta citra kota
02	F2 Perdagangan	Diperkenankan sebatas kebutuhan dan terikat oleh ketentuan-ketentuan pelestarian	Diperkenankan dengan batasan aspek-aspek suasana dan citra lokal	Diperbolehkan dengan batasan ketentuan-ketentuan lingkungan
03	F1 Jasa	Tidak diperkenankan	Diperbolehkan dengan batasan	Diperbolehkan
04	F2 Jasa	Diperkenankan dengan mengikuti ketentuan-ketentuan pelestarian	Diperbolehkan	Diperbolehkan
05	F1 Rekreasi/pariwisata	Tidak diperkenankan	Diperkenankan	Diperkenankan
06	F2 Rekreasi/pariwisata	Diperkenankan mengikuti pelestarian	Diperbolehkan	Diperbolehkan



LEMBARAN DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

(Berita Resmi Daerah Tingkat II Yogyakarta)

Nomor : 2

Tahun 1995

Seri : B

PERATURAN DAERAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II
Y O G Y A K A R T A
NOMOR : 10 TAHUN 1994

TENTANG

PENGLOLAAN PERPARKIRAN DI WILAYAH KOTAMADYA
DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

DENGAN RAKHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

Menimbang : a. bahwa Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pengelolaan Perparkiran dalam Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta tidak sesuai lagi oleh karena itu perlu diganti.

b. bahwa untuk itu perlu mengatur kembali Pengelolaan Perparkiran di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan Di Daerah.

2. Undang-undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Besar Dalam Lingkungan Propinsi Jawa

Seri B No. 2 Lembaran Dalam Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

- Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta;
3. Undang-undang Nomor 12 Dtt Tahun 1957 tentang Peraturan Umum Retribusi Daerah jo. Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 11 Tahun 1969;
 4. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan jo. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985;
 5. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan js. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993;
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyertaan Sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II;
 7. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 43 Tahun 1980 tentang Pedoman Pengelolaan Perparkiran di Daerah;
 8. Keputusan Menteri Dalam Negeri nomor 973-442 Tahun 1988 tentang Sistem dan Prosedur Perpajakan, Retribusi Daerah dan Pendapatan Daerah lainnya serta Penunggulan Pajak Bumi dan Bangunan di 99 Kabupaten/Kotamadya Daerah Tingkat II Jo. Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 10 Tahun 1988 tentang Pelaksanaan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 973-442 Tahun 1988;
 9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
 10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum;
 11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 72 Tahun 1993 tentang Pengekspans Kendaran Bermotor;
 12. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 2 Tahun 1988 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta;
 13. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta

Seri B No. 2 Lembaran Dalam Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

Nomor 5 Tahun 1991 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta 1990-2010;

14. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 1 Tahun 1992 tentang Yogyakarta Berhaji Nyaman;
15. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 6 Tahun 1992 tentang Penyerahan Modal Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta pada Pihak Ketiga;
16. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 6 Tahun 1994 Tentang Rencana Umum Tata Ruang Kota Yogyakarta Tahun 1994-2004.

Dengan Persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.

M E M U T U S K A N

Menetapkan :
PERATURAN DAERAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA TENTANG PENGELOLAAN PERPAKIRAN DI WILAYAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

- a. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.
- b. Kepala Daerah ialah Walikotaamadya Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta.
- c. Peraturan Daerah adalah Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.
- d. Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.
- e. Kendaraan Tidak Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan.

- f. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.
- g. Fasilitas Parkir adalah fasilitas untuk parkir pada badan jalan dan di luar badan jalan di wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.
- h. Pengemudi ialah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau tidak bermotor.
- i. Petugas Parkir ialah orang dan atau Badan Hukum yang diangkat dan diberhentikan oleh Pengelola parkir untuk mengatur parkir dan memungut retribusi parkir.
- j. Retribusi adalah retribusi parkir.

BAB II

PENGATURAN PENGELOLAAN PERPAKIRAN

Pasal 2

- (1) Pengelolaan parkir adalah segala usaha dan tindakan yang dilakukan secara terpadu dan terkoordinasi dalam parkir.
- (2) Pemerintah Daerah mempunyai tugas, kewajiban dan tanggung jawab membina pengelolaan parkir sebagai kegiatan pelayanan umum.
- (3) Ketentuan tersebut ayat (1) dan ayat (2) Pasal ini dilaksanakan oleh Kepala Daerah.
- (4) Kepala Daerah dapat membentuk Badan Pembina Pengelolaan Parkiran yang terdiri dari unit kerja / instansi terkait.
- (5) Kepala Daerah secara *ex officio* sebagai Ketua Badan Pembina Pengelolaan Parkiran.

BAB III

PENGELOLA PERPAKIRAN

Pasal 3

- (1) Pengelola parkir adalah Kepala Daerah.

- (2) Pelaksanaan ketentuan tersebut ayat (1) Pasal ini, Kepala Daerah menugaskan unit kerja untuk mengelola parkir.

- (3) Penguasan tersebut ayat (2) Pasal ini ditetapkan dengan Keputusan Kepala Daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- (4) Unit kerja yang ditugaskan sesuai ketentuan tersebut ayat (2) Pasal ini dalam mengelola parkir dapat menggunakan atau memanfaatkan petugas parkir dan atau dapat bekerjasama dengan pihak ketiga yang berbadan hukum.

- (5) Pelaksanaan ketentuan ayat (4) Pasal ini akan ditetapkan lebih lanjut oleh Kepala Daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IV

LOKASI FASILITAS PARKIR

Pasal 4

- (1) Kepala Daerah menunjuk lokasi fasilitas parkir.
- (2) Penunjukan tersebut ayat (1) Pasal ini, ditetapkan dengan Keputusan Kepala Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB V

FASILITAS PARKIR

Pasal 5

Fasilitas parkir meliputi :

- a. Badan Jalan.
- b. Diluar Badan Jalan yang meliputi :
 - 1). Taman Parkir
 - 2). Gedung Parkir.
- c. Tempat-tempat tertentu yang ditunjuk Kepala Daerah.

Pasal 6

- (1) Fasilitas parkir sebagaimana tersebut Pasal 5 butir b dan c Peraturan Daerah ini dilengkapi tanda-tanda parkir yang mudah dibaca yang memuat ketentuan :
- Waktu parkir.
 - Jenis kendaraan yang parkir.
 - Tempat parkir.
 - Garis batas parkir.
- (2) Fasilitas parkir disamping dipasang tanda-tanda parkir sebagaimana tersebut ayat (1) Pasal ini, juga dapat dipasang meteran parkir.

BAB VI**STATUS PENYELENGGARAAN PERPAKIRAN****Pasal 7**

Status perparkiran dapat digolongkan :

- a. Perparkiran Tetap adalah perparkiran yang diselenggarakan secara tetap dengan menggunakan fasilitas parkir.
- b. Perparkiran Tidak Tetap adalah perparkiran yang diselenggarakan secara tidak tetap dengan menggunakan fasilitas parkir.

BAB VII**TATA TERTIB PARKIR****Pasal 8**

- (1) Setiap pengemudi wajib :
- a. Mematuhi semua tanda-tanda parkir dan atau petunjuk yang diberikan.
 - b. Meminta karcis parkir sebagai tanda bukti dan menyerahkan kembali serta membayar retribusi setelah selesai parkir kepada petugas parkir.
 - c. Mengunci kendaraan yang diparkir.
- (2) Setiap pengemudi dilarang :
- a. Memarkir kendaraan yang dapat mengurangi dan atau

- merintang ke kebebasan kendaraan keluar masuk tempat parkir.
- b. Parkir diluar garis batas parkir.
 - c. Parkir di badan jalan/pada jalan-jalan tertentu yang berfungsi sebagai garasi.

- (3) Setiap pemakai jalan dilarang melakukan perbuatan yang dapat merusak atau membuat tidak berfungsi fasilitas parkir.

Pasal 9

- (1) Untuk ketentuan dan kelancaran lalu lintas, pelanggaran atas ketentuan Pasal 8 ayat (2) Peraturan Daerah ini dapat diambil tindakan penertiban dengan memindahkan kendaraan ke suatu tempat yang ditetapkan oleh Kepala Daerah dengan mobil derek.

- (2) Bagi kendaraan yang dipindahkan dengan mobil derek sebagaimana tersebut ayat (1) Pasal ini, pemilik dan atau pengemudi dapat mengambil kendaraan tersebut setelah memenuhi syarat-syarat: administrasi dan biaya derek, dan segala sesuatu kerusakan yang di akibatkan pelaksanaan derek menjadi beban pemilik kendaraan.

- (3) Syarat administrasi dan bentuk tata naskah pelaksanaan tersebut ayat (2) Pasal ini, akan diatur lebih lanjut oleh Kepala Daerah.

Pasal 10

Petugas Parkir dan atau Badan Hukum sebagaimana tersebut Pasal 3 ayat (4) Peraturan Daerah ini mempunyai kewajiban :

- a. Menggunakan pakaian seragam, tanda pengenal serta perlengkapan lainnya yang ditetapkan oleh Kepala Daerah.
- b. Menjaga ketertiban dan bertanggung jawab atas keamanan kendaraan beserta pertengkapannya apabila terjadi kehilangan/kerusakan serta mengganti kerugian sebanyak-banyaknya 50% (lima puluh perseratus).
- c. Menjaga kebersihan, keindahan dan kenyamanan lingkungan parkir serta menyediakan tempat sampah.
- d. Menyerahkan karcis parkir sebagai tanda bukti untuk setiap kali parkir dan memungut retribusi sesuai dengan ketentuan tersebut Pasal 13 ayat (1) dan (2) Peraturan Daerah ini.
- e. Memusnahkan bekas karcis parkir yang telah dipergunakan.

Pasal 11

Tata cara parkir pada fasilitas parkir ditetapkan lebih lanjut oleh Kepala Daerah

BAAB VIII

RETRIBUSI

Pasal 12

- (1) Setiap orang dan atau Badan Hukum yang memanfaatkan fasilitas parkir sebagaimana tersebut Pasal 5 Peraturan Daerah ini dipungut retribusi.
- (2) Setiap orang dan atau Badan Hukum yang menyelenggarakan usaha angkutan taksi dan kendaraan sewa yang memanfaatkan fasilitas parkir pada badan dipungut retribusi secara langganan dan diluar badan dipungut retribusi setiap kali parkir.
- (3) Setiap Orang dan atau Badan Hukum yang menanggung pungutan retribusi dengan tujuan untuk memberikan pelayanan kepada konsumen wajib membayar secara bulanan berdasarkan takasi yang ditetapkan oleh pengelola parkir.
- (4) Setiap pembayaran retribusi sebagaimana tersebut ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) Pasal ini diberikan tanda bukti pembayaran dalam bentuk karcis parkir, atau bagi langganan diberikan kwitansi yang dikeluarkan dan disahkan oleh Pengelola Perparkiran.

Pasal 13

- (1) Besarnya retribusi untuk perparkiran telap satu kali parkir ditetapkan sebagai berikut :
 - 1. Parkir Di Badan jalan :
 - a. Untuk kendaraan truck dengan gandengan sebesar Rp 1.000.-- (seribu rupiah),
 - b. Untuk kendaraan truck atau bus besar sebesar Rp 600.000.-- (enam ratus rupiah),
 - c. Untuk kendaraan light truck atau bus sedang dan kecil sebesar Rp 400.-- (empat ratus rupiah).

- d. Untuk Kendaraan sedan, pick up, station wagon atau kendaraan lainnya yang sejenis sebesar Rp 200.-- (dua ratus rupiah).
- e. Untuk kendaraan sepeda motor atau kendaraan lainnya yang sejenis beserta helm sebesar Rp 100.-- (seratus rupiah).
- f. Untuk kendaraan andong atau sejenisnya sebesar Rp 100.-- (seratus rupiah).
- g. Untuk kendaraan sepeda, sebesar Rp 50.-- (lima puluh rupiah).
- 2. Parkir di Gedung Parkir Untuk 2 (dua) jam pertama:
 - a. Untuk kendaraan truck dengan gandengan sebesar Rp 2.000.-- (dua ribu rupiah).
 - b. Untuk kendaraan truck atau bus besar sebesar Rp 1.200.-- (seribu dua ratus rupiah).
 - c. Untuk kendaraan light truck atau bus sedang dan kecil sebesar Rp 800.-- (delapan ratus rupiah).
 - d. Untuk kendaraan sedan, pick up, station wagon atau kendaraan lain sejenisnya sebesar Rp 400.-- (empat ratus rupiah).
 - e. Untuk kendaraan sepeda motor atau kendaraan sejenisnya beserta helm sebesar Rp 200.-- (dua ratus rupiah).
 - f. Untuk kendaraan andong atau sejenisnya sebesar Rp 200.-- (dua ratus rupiah)
 - g. Untuk kendaraan sepeda, sebesar Rp 100.-- (seratus rupiah).
- 3. Parkir di Taman Parkir untuk 2 (dua) jam pertama:
 - Untuk setiap jam kelebihannya dikenakan sebesar 50% (lima puluh perseratus) dari tarif retribusi tersebut di atas.
 - a. Untuk kendaraan truck dengan gandengan sebesar Rp 1.500.-- (seribu lima ratus rupiah);
 - b. Untuk kendaraan truck atau bus besar sebesar Rp 1.000.-- (seribu rupiah);

- c. Untuk kendaraan light truck atau bus sedang dan kecil sebesar Rp 600.-- (enam ratus rupiah).
 - d. Untuk kendaraan sedan, pick up, station wagon atau kendaraan lain sejenisnya sebesar Rp 300.-- (tiga ratus rupiah).
 - e. Untuk kendaraan sepeda motor atau kendaraan sejenisnya beserta helm sebesar Rp 200.-- (dua ratus rupiah).
 - f. Untuk kendaraan andong atau sejenisnya sebesar Rp. 200.-- (dua ratus rupiah).
 - g. Untuk kendaraan sepeda, sebesar Rp 100.-- (Seratus rupiah).
Untuk setiap jam kelebiannya dikenakan sebesar 50% (lima puluh perseratus) dari tarif retribusi tersebut diatas.
- (2) Besarnya retribusi untuk parkir tidak tetap satu kali parkir ditetapkan sebagai berikut:
- a. Untuk kendaraan truck dengan gandengan sebesar Rp 1.500.-- (seribu lima ratus rupiah);
 - b. Untuk kendaraan truck atau bus besar sebesar Rp 1.000.-- (seribu rupiah);
 - c. Untuk kendaraan light truck atau bus sedang dan kecil sebesar Rp 600.-- (enam ratus rupiah);
 - d. Untuk kendaraan sedan pick up, Station Wagon atau kendaraan yang sejenis sebesar Rp 300.-- (tiga ratus rupiah).
 - e. Untuk kendaraan sepeda motor atau kendaraan lain yang sejenis beserta helm sebesar Rp 200.-- (dua ratus rupiah).
 - f. Untuk Kendaraan andong dan sejenisnya sebesar Rp 200.-- (dua ratus rupiah).
 - g. Untuk kendaraan sepeda sebesar Rp 100.-- (seratus rupiah).
- (3) Besarnya retribusi langganan untuk taksi dan kendaraan sewa ditetapkan 3 (tiga) kali tarif sebagaimana tersebut ayat (1) angka 1 huruf c Pasal ini untuk setiap hari serta dipungut secara bulanan.

- (4) Biaya derek sebesar Rp 25.000.-- (dua puluh lima ribu rupiah) sekali derek.
Pasal 14
- (1) Petugas Parkir dan atau Badan Hukum sebagaimana tersebut Pasal 3 ayat (4) Peraturan Daerah ini wajib menyertakan 60% (enam puluh perseratus) dari hasil pungutan retribusi kepada Pemerintah Daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Hasil penerimaan sebagaimana tersebut ayat (1) Pasal ini disetor ke Bank Pembangunan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta selaku Pemegang Kas Daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IX

KETENTUAN PIDANA

Pasal 15

- (1) Pelanggaran atas ketentuan Pasal 8 ayat (1) huruf a dan b, ayat (2), Pasal 10, Pasal 12 ayat (1), (2) dan (3) serta Pasal 14 Peraturan Daerah ini diancam pidana kurungan selama-lamanya 3 (tiga) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp 50.000.-- (lima puluh ribu rupiah).
- (2) Pelanggaran atas ketentuan Pasal 10 dan Pasal 14 Peraturan Daerah ini selain diancam dengan pidana tersebut ayat (1) Pasal ini, dapat dikenakan hukuman tambahan berupa tindakan administratif.
- (3) Pelanggaran atas ketentuan Pasal 10 butir b, Pasal 12 ayat (2) dan (3) serta Pasal 14 Peraturan Daerah ini selain diancam dengan pidana tersebut ayat (1) dan atau ayat (2) Pasal ini tidak menghapus kewajibannya membayar ganti rugi atau retribusi yang tertutang.
- (4) Tindak pidana sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini adalah pelanggaran.

**BAB X
PENYIDIKAN**

Pasal 16

Selain oleh Penyidik POLRI, penyidikan atas tindak pidana dalam Peraturan Daerah ini dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta yang pengangkatannya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 17

Dalam melaksanakan tugas penyidikan, para penyidik sebagaimana tersebut Pasal 16 Peraturan Daerah ini berwenang:

- a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana.
- b. Melakukan tindakan pertama pada saat itu di tempat kejadian dan melakukan pemeriksaan.
- c. Menyuruh berhenti seseorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka.
- d. Melakukan penyitaan benda dan atau surat.
- e. Mengambil sidik jari dan memotret seseorang.
- f. Memanggil seseorang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi.
- g. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara.
- h. Menghentikan penyidikan setelah mendapat petunjuk dari Penyidik Polri bahwa tidak terdapat cukup bukti atau penistawa tersebut bukan merupakan tindak pidana dan selanjutnya melalui Penyidik Polri memberitahukan hal tersebut kepada Penuntut Umum, tersangka atau keluarganya.
- i. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang dapat dipertanggungjawabkan.

**BAB XI
PENGAWASAN**

Pasal 18

Pengawasan pelaksanaan Peraturan Daerah ini dilakukan oleh Instansi yang berwenang sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**BAB XII
PENTUTUP**

Pasal 19

Hal-hal yang belum diatur dalam Peraturan Daerah ini sepanjang mengenai teknis pelaksanaannya akan diatur lebih lanjut oleh Kepala Daerah.

Pasal 20

- (1) Dengan bertakunya Peraturan Daerah ini maka Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 11 Tahun 1983 tidak berlaku lagi.
- (2) Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Seri B No. 2 Lembaran Dalam Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.

" Ditetapkan di : Yogyakarta
Pada tanggal : 14 Desember 1994 "

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH
KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II TINGKAT II YOGYAKARTA

YOGYAKARTA

Ketua

II. WARSITO KARTONO

R. WIDAGDO

Wakil Ketua I

Disahkan oleh Gubernur Kepala Daerah Istimewa Yogyakarta

Dengan Surat Keputusan

Nomor : 155/KPTS/1995

Tanggal : 6 Juni 1995

Diundangkan dalam Lembaran Daerah

Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta

Nomor : 2 Seri B

Tanggal : 22 Juni 1995

SEKRETARIS WILAYAH / DAERAH

KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

DRS. H. MUNAWIR

NIP. 490009988

Seri B No. 2 Lembaran Dalam Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

PENJELASAN
PERATURAN DAERAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II
Y O G Y A K A R T A
NOMOR : 10 TAHUN 1994

TENTANG

PENGLOLAAN PERPARKIRAN DI WILAYAH KOTAMADYA
DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

L. U M U N I

Sesuai dengan perkembangan keadaan khususnya laju penambahan kendaraan baik bermotor maupun tidak bermotor sudah tidak sebanding dengan sarana dan prasarana lalu lintas yang tidak tersedia, hal ini menuntut adanya perubahan arus lalu lintas sehingga dapat diwujudkan ketertiban, kelancaran dan kenyamanan berlalu lintas.

Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta dalam upaya memberikan pelayanan kepada masyarakat selalu berusaha meningkatkan sarana dan prasarana yang ada dengan membangun jalan-jalan yang baru atau memperbaiki jalan-jalan yang telah ada sebelumnya.

Usaha tersebut sudah barang tentu membutuhkan pengeluaran dana yang cukup besar, oleh karena itu diperlukan partisipasi dari segenap warga masyarakat antara lain berupa pembayaran retribusi parkir yang besarnya ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pengelolaan Perparkiran dalam Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta dirasa sudah tidak sesuai lagi oleh karena itu perlu dicabut dan digantikan.

Selanjutnya untuk menjaga ketertiban dan kelancaran berlalu lintas perlu diatur ketentuan parkir di badan jalan dan di luar badan jalan baik mengenai jenis, berat kendaraan maupun waktu parkir sehingga bagi kendaraan yang melanggar ketentuan tersebut dapat diambil tindakan penerbitan.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal I huruf a s/d e : Cukup jelas

Huruf f :

Termasuk pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu maupun tidak serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan atau

<p>Huruf g :</p> <p>Huruf h s/d j :</p> <p>Pasal 2 ayat (1) :</p> <p>Pasal 2 ayat (2) :</p> <p>Pasal 2 ayat (3) s/d (5) :</p> <p>Pasal 3 ayat (1) :</p> <p> ayat (2) :</p> <p> ayat (3) :</p> <p> ayat (4) :</p> <p> ayat (5) :</p> <p>Pasal 4 :</p> <p>Pasal 5 huruf a :</p> <p> Huruf b :</p>	<p>menurunkan orang dan atau barang. Sedang temasuk dalam pengertian berhenti antara lain berhenti untuk sementara waktu yang dimaksudkan untuk kepentingan menaikkan dan atau menurunkan orang dan atau barang, alat pemberi isyarat lalu lintas menunjukkan cahaya warna merah dan berhenti didepan tempat penyeberangan (zebra cross).</p> <p>Fasilitas parkir pada badan jalan adalah fasilitas untuk parkir kendaraan dengan menggunakan sebagian badan jalan yang diijinkan.</p> <p>Fasilitas parkir diluar badan jalan adalah fasilitas parkir yang dibuat khusus berupa taman parkir dan atau gedung parkir.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Pemerintah Daerah menyelenggarakan semua kegiatan parkir dalam Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta demi ketertiban dan keseragaman kegiatan perparkiran.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Agar lebih berdaya guna dan berhasil guna penyelenggaraan parkir dimaksud perlu menunjuk atau membentuk suatu badan atau unit pelaksana.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Kerjasama dengan pihak ketiga yang berbadan hukum dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Taman parkir adalah fasilitas parkir yang berupa lapangan terbuka yang dikuasai oleh Pemerintah Daerah dan atau yang selang dikuasai pihak ketiga dalam suatu perjanjian serta dipergunakan untuk parkir.</p>
--	---

<p>Huruf c :</p> <p>Pasal 6 ayat (1) :</p> <p> ayat (2) :</p> <p>Pasal 7 s/d 9 :</p> <p>Pasal 10 Huruf a :</p> <p> Huruf b :</p> <p> Huruf c :</p> <p> Huruf d :</p> <p> Huruf e :</p> <p>Pasal 11 :</p> <p>Pasal 12 ayat (1) :</p> <p> ayat (2) :</p> <p> ayat (3) :</p> <p> ayat (4) :</p> <p>Pasal 13 ayat (1) :</p>	<p>Gedung Parkir adalah fasilitas parkir yang berupa ruangan tertutup/terbuka, beratap dan dikuasai oleh Pemerintah Daerah dan atau yang sedang dikuasai pihak ketiga dalam suatu perjanjian serta dipergunakan untuk parkir.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Meteran parkir adalah alat penunjuk waktu lamanya parkir untuk setiap kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Pengantian kenugian berdasarkan hasil penaksiran dan penelitian yang berwajib.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Perugas Parkir dilarang memungut biaya tambahan dengan dalih ujian helm.</p> <p>Setiap karcis parkir hanya dipergunakan untuk satu kali parkir dan selanjutnya harus dimusnahkan (di sobek).</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Cukup jelas.</p> <p>Pengenaan retribusi secara langganan tidak termasuk untuk parkir di taman parkir, gedung parkir dan perparkiran tidak tetap.</p> <p>Ketentuan taksaasi berdasarkan hasil penelitian lapangan.</p> <p>Untuk keseragaman dan sebagai dasar pungutan retribusi, karcis parkir dikeluarkan dan disahkan oleh Pemerintah Daerah serta memuat untuk jenis kendaraan, besaran retribusi dan diberi tanda pengesahan (porporasi).</p> <p>- Yang dimaksud dengan bus besar adalah mobil bus dengan jumlah tempat duduk 35 keatas.</p> <p>- Yang dimaksud dengan bus sedang adalah mobil bus dengan jumlah sekitar 22 sampai dengan 28 tempat duduk.</p>
---	---

Seni B No. 2 Lembaran Dalam Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

- Yang dimaksud dengan bus kecil adalah mobil bus dengan jumlah sekitar 10 sampai dengan 16 tempat duduk.
 - Yang dimaksud dengan light truck adalah mobil barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan antara 3500 kg sampai dengan 7.000 kg.
- ayat (2) : Ketentuan kelebihan jam parkir kurang dari 1 (satu) jam diperhitungkan 1 (satu) jam.
- ayat (3) s/d (4): Cukup jelas.
- Pasal 14 : Jangka waktu penyeworan yang ditetapkan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah 1 (satu) kali 24 Jam.
- 40% (empat puluh perseratus) dari hasil pungutan retribusi digunakan sebagai biaya pungut retribusi.
- Pasal 15 : Cukup jelas.
- Pasal 16 : Cukup jelas.
- Pasal 17 s/d 20 : Cukup jelas.



LEMBARAN DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

(Berita Resmi Daerah Tingkat II Yogyakarta)

Nomor : 31

Tahun 1995

Seri : D

KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II Y O G Y A K A R T A

NOMOR : 706/KD/1995

TENTANG

PETUNJUK PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH KOTAMADYA
DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA NOMOR 10 TAHUN 1994
TENTANG PENGELOLAAN PERPARKIRAN DI WILAYAH
KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

Menimbang : bahwa dengan telah diundangkannya Peraturan Daerah
Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 10 Tahun
1994 tentang Pengelolaan Perparkiran Di Wilayah Kotamadya
Daerah Tingkat II Yogyakarta dan untuk mempelancar
pelaksanaan kegiatan maka perlu ditetapkan petunjuk pelaksanaan

Seri D Nomor 31- Lembaran Daerah Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

yang ditetapkan dengan Keputusan Walikotaamadya Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta.

Mengingat

1. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan Di Daerah;
2. Undang-undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Besar dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat dan Dalam Daerah Istimewa Yogyakarta;
3. Undang-undang Nomor 12 Dst. Tahun 1957 tentang Peraturan Umum Retribusi Daerah jo. Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 11 Tahun 1969;
4. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan jo. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985;
5. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Hs. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II;
7. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 43 Tahun 1980 tentang Pedoman Pengkelolaan Perparkiran di Daerah;
8. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 973-442 Tahun 1988 tentang Sistem dan Prosedur Perpajakan, Retribusi Daerah dan Pendapatan Daerah lainnya serta Peningkatan Pajak Bumi dan Bangunan di 99 Kabupaten/Kotamadya Daerah Tingkat II jo. Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 10 Tahun 1988 tentang Pelaksanaan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 973-442 Tahun 1988;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Seri D Nomor 31 Lembaran Daerah Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 72 Tahun 1993 tentang Perlengkapan Kendaraan Bermotor;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan;
13. Instruksi Gubernur Kepala Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 7/INSTRI/1993 tentang Pengaturan dan Penerbitan Lalu Lintas di Jalur H Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta;
14. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 2 Tahun 1988 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta;
15. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 10 Tahun 1989 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Pendapatan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta;
16. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 5 Tahun 1991 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta 1990 - 2010;
17. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta nomor 1 Tahun 1992 tentang Yogyakarta Berhaki Nyaman;
18. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 6 Tahun 1992 tentang Penyetaraan Modal Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta pada Pihak Ketiga;
19. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 9 Tahun 1994 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta;
20. Keputusan Walikotaamadya Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 1061/KD/1993 tentang Pengaturan Sirkulasi Lalu Lintas dan Penelemparan Pemasangan Rambu-rambu, Marka Jalan serta Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : **KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA NOMOR 10 TAHUN 1994 TENTANG PENGELOLAAN PERPAKIRAN DI WILAYAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA**

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan:

- a. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta
- b. Kepala Daerah ialah Walikotaamadya Kepala Daerah Tingkat II Yogyakarta
- c. Dinas Pendapatan Daerah yang selanjutnya disingkat Dipenda adalah Dinas Pendapatan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta
- d. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat DLLAJ adalah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta
- e. Partir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat semcalara

BAB II

PENGELOLAAN PERPAKIRAN

Pasal 2

- (1) Pengelola parkir dilaksanakan oleh:
 - a. Dipenda untuk pemberian retribusi parkir.

- b. DLLAJ untuk perencanaan penunjukan lokasi, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan fisik tempat parkir dan jembatan penyeberangan serta pengendalian ketertiban.

- (2) Dalam melaksanakan tugas tersebut ayat (1) Pasal ini Dipenda dan DLLAJ agar melakukan koordinasi secara terpadu.

Pasal 3

Dipenda dalam mengelola parkir dapat menggunakan atau memanfaatkan petugas parkir dan atau dapat bekerjasama dengan pihak ketiga yang berbadan hukum.

BAB III

LOKASI FASILITAS PARKIR

Pasal 4

Lokasi fasilitas parkir di wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta ditetapkan sebagaimana tersebut dalam Lampiran I Keputusan ini kecuali tempat-tempat yang dilarang berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IV

PENERTIBAN KENDARAAN

Pasal 5

Bagi kendaraan yang melakukan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dapat diambil tindakan penertiban dengan memindahkan kendaraan ke suatu tempat yang ditetapkan oleh Kepala Daerah dengan mobil derek.

Pasal 6

Pemilik dan atau pengemudi kendaraan yang melakukan pelanggaran sebagaimana tersebut Pasal 5 Keputusan ini wajib mengambil kendaraan tersebut di DLLAJ dengan ketentuan:

- a. Mengisi formulir Surat Pernyataan pengambilan kendaraan yang telah disediakan DLLAJ dengan membawa:
 - Surat Tanda Nomor Kendaraan;
 - Surat Jjin Mengemudi;
 - Surat Uji Kendaraan bagi kendaraan umum.
- b. Membayar biaya sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 7

Bentuk dan Tata Naskah formulir surat pernyataan pengambilan ditetapkan sebagaimana tersebut dalam Lampiran II Keputusan ini.

BAB V

BENTUK KARCIS PARKIR

Pasal 8

(1) Bentuk karcis Parkir ditentukan :

- a. Untuk Badan Jalan:
 - 1. Ukuran : 16 x 6 cm terdiri dari 3 (tiga) bagian:
 - Satu bagian untuk parkir.
 - Satu bagian untuk petugas
 - Satu bagian untuk bonggol.
 - 2. Memuat :
 - a) Kop : Pemerintah Daerah.
 - b) Lambang Daerah.
 - c) Dasar pengaturan retribusi parkir yaitu Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 1994.
 - d) Besarnya tarif Retribusi.
 - e) Seri.
 - f) Nomor Urut.
 - g) Berwarna.
 - h) Dan lain-lain yang dianggap perlu.
- b. Untuk di Taman Parkir/Cedung Parkir :

- 1. Ukuran : 20 x 8,5 cm terdiri dari 2 (dua) bagian :
 - Satu bagian untuk Pemarkir.
 - Satu bagian untuk Petugas.
- 2. Memuat:
 - a) Kop: Pemerintah Daerah.
 - b) Lambang Daerah.
 - c) Dasar pengaturan retribusi parkir yaitu Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 1994.
 - d) Besarnya tarif Retribusi untuk 2 jam pertama.
 - e) Seri.
 - f) Nomor Urut.
 - g) Berwarna.
 - h) Jam Parkir (jam keluar dan jam masuk).
 - i) Dan lain-lain yang dianggap perlu.

- (2) Pelaksanaan pengadaan karcis dimaksud ayat (1) Pasal ini diserahkan kepada Dipenda sesuai dengan kebutuhan.
- (3) Karcis sebagaimana tersebut ayat (2) Pasal ini dinyatakan sah apabila sudah diperporasi oleh Dipenda.

BAB VI

PENUTUP

Pasal 9

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan akan diubah dan dibetulkan sebagaimana mestinya apabila terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini.

Ditetapkan di : Yogyakarta
Pada Tanggal : 1 September 1995

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH
TINGKAT II YOGYAKARTA

R. WIDAGDO

Seri D Nomor 31 Lembaran Daerah Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

Keputusan ini disampaikan Kepada Yth:

1. Gubernur Kepala Daerah Istimewa Yogyakarta
2. Kepala Dinas LLAJ Propinsi DIY.
3. Ketua DPRD Kotamadya Dati II Yogyakarta
4. Tuta/Asisten/Ketua/Kepala pada Badan/Kantor/Dinas/Bagian di Lingkungan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta.

Seri D Nomor 31 Lembaran Daerah Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

LAMPIRAN I : KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA
 KEPALA DAERAH TINGKAT II
 YOGYAKARTA
 NOMOR : 706/KD/1995
 TANGGAL : 1 September 1995

LOKASI FASILITAS PARKIR DI WILAYAH KOTAMADYA
 DAERAH TINGKAT II YOGYAKARTA

NO.	FASILITAS PARKIR	LOKASI/URUAS JALAN
1.	Badan Jalan	1. Jln. Magelang 2. Jln. Poncowinatan 3. Jln. Asem Gede 4. Jln. Pakuningratan 5. Jln. Kranggan 6. Jln. ANI, Sangeji 7. Jln. P. Diponegoro 8. Jln. P. Mangkubumi 9. Jln. Tentara Pelajar 10. Jln. Kyai Mejo 11. Jln. Tentara Rakyat Mataram 12. Jln. Urip Sumoharjo 13. Jln. Jenderal Sudirman 14. Jln. Laksda Adisucipto 15. Jln. Gejayan 16. Jln. Dr. Wahidin 17. Jln. Argo Lobang 18. Jln. C. Simanjuntak 19. Jln. Sabirin 20. Jln. Fardian M. Noto 21. Jln. Amal Jazuli 22. Jln. Juwadi 23. Jln. Gondosuli 24. Jln. Senopati 25. Jln. Ngasem 26. Jln. KH.A. Dahlan 27. Jln. Wahid Hasyim 28. Jln. Bugisan 29. Jln. RE. Marsudiana 30. Jln. Patangpuluhan

Seri D Nomor 31 Lembaran Daerah Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

NO.	FASILITAS PARKIR	LOKASURBUAS JALAN
		31. Jln. Leljeni, S. Paman
		32. Jln. Bantul
		33. Jln. Mjendri Sulooyo
		34. Jln. Sugeng Jeroni
		35. Jln. Bayangkara
		36. Jln. Garudekan
		37. Jln. Pasar Kembang
		38. Jln. Sosrowijayan
		39. Jln. Paksaan
		40. Jln. Bekkalan
		41. Jln. MT. Hayono
		42. Alun-alun Utara
		43. Jln. Trikora
		44. Jln. Ibu Ruswo
		45. Jln. Wijilan
		46. Jln. KS. Tubun
		47. Jln. Reksobayan
		48. Jln. Kemeliran Kidul
		49. Jln. Jend. Suprpto
		50. Jln. Maliboro
		51. Jln. Taman Garuda
		52. Jln. Perwaktian
		53. Jln. Mataram
		54. Jln. Jurninahan
		55. Jln. Jagalan
		56. Jln. Suryalmajan
		57. Jln. Gajah Mada
		58. Jln. Jend. Ahmad Yani
		59. Jln. Ketandan
		60. Jln. Sirewani
		61. Jln. Kusumanegara
		62. Jln. Sritan Agung
		63. Jln. Brigjen Kalanoso
		64. Jln. Parangtritis
		65. Jln. Sisingamangaraja
		66. Jln. Prawotoaman
		67. Jln. Glagahsari
		68. Jln. Monekrakan
		69. Jln. Karangko
		70. Jln. Kemasan

Seri D Nomor 31 Lembaran Daerah Kotamadya Dati II Yogyakarta Tahun 1995

NO.	FASILITAS PARKIR	LOKASURBUAS JALAN
II.	Taman Parkir	71. Jln. Pennis Kemerdekaan 72. Jln. Neksisigondo 73. Jln. Giwangan 74. Jln. Taman Siswo 75. Jln. Kapsas 76. Jln. Sukomanaji 77. Jln. Cendana 78. Jln. Gayam 79. Jln. Tunjung Baru
		1. Utara Hotel Garuda 2. Selatan Pasar Beningharjo

+ Area parkir nggblanti.

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH
TINGKAT II YOGYAKARTA

R. WIDAGDO

LAMPIRAN II : KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA
KEPALA DAERAH TINGKAT II
YOGYAKARTA
NOMOR : 706/KD/1995
TANGGAL : 1 September 1995

CONTOH BLANGKO SURAT PERNYATAAN PENGAMBILAN KENDARAAN

SURAT PERNYATAAN PENGAMBILAN KENDARAAN

NOMOR :

Pada hari tanggal yang
bertanda tangan di bawah ini pemilik atau pengemudi kendaraan :

- Nama :
- Alamat :
- Pekerjaan :
- Nomor kendaraan :
- Nomor Surat Ijin Mengemudi :
- Nomor Surat Uji Kendaraan :
- bagi kendaraan umum :

Mengambil kendaraan yang telah melakukan pelanggaran atas tata tertib parkir sesuai ketentuan Peraturan Daerah Klamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 10 Tahun 1994 tentang Pengelolaan Parkiran di Wilayah Klamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta, dan dilakukan tindakan penertiban pemindahan kendaraan dengan ganti derek pada tanggal dan :

1. Membayar biaya derek sebesar Rp. sebesar Rp.
2. Membayar biaya sebesar Rp.
3. Akan selalu memenuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Mengetahui
Petugas,

Yogyakarta,

NIP. ()

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH
TINGKAT II YOGYAKARTA

R. WIDAGDO

PERHITUNGAN DAYA TAMPUNG FASILITAS PARKIR

1. Areal Parkir Depan Bank Indonesia

1.1. Model 1

a) Sudut 30°

$$a = \frac{d}{\sin \alpha} = \frac{2,3}{\sin 30^{\circ}} = 4,6 \text{ m}$$

$$b = I \cos \alpha - a \cos^2 \alpha = (5 \times \cos 30^{\circ}) - (4,6 \times \cos^2 30^{\circ}) = 0,8801 \text{ m.}$$

$$h = (I + a \cos \alpha) \times \sin \alpha = (5 + (4,6 \times \cos 30^{\circ})) \times \sin 30^{\circ} = 4,492 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 0,8801}{4,6} = 12,852 \approx 12 \text{ kendaraan.}$$

b) Sudut 45°

$$a = \frac{d}{\sin \alpha} = \frac{2,3}{\sin 45^{\circ}} = 3,2527 \text{ m}$$

$$b = I \cos \alpha - a \cos^2 \alpha = (5 \times \cos 45^{\circ}) - (3,2527 \cos^2 45^{\circ}) = 1,9092 \text{ m.}$$

$$h = (I + a \cos \alpha) \cdot \sin \alpha = (5 + 3,2527 \cos 45^{\circ}) \cdot \sin 45^{\circ} = 5,1619 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,9092}{3,2527} = 17,859 \approx 17 \text{ kendaraan.}$$

c) Sudut 60°

$$a = \frac{d}{\sin \alpha} = \frac{2,3}{\sin 60^{\circ}} = 2,655 \text{ m}$$

$$b = I \cos \alpha - a \cos^2 \alpha = (5 \cdot \cos 60^{\circ}) - (2,655 \cdot \cos^2 60^{\circ}) = 1,836 \text{ m.}$$

$$h = (l + a \cos \alpha) \cdot \sin \alpha = (5 + 2,655 \cdot \cos 60^\circ) \cdot \sin 60^\circ = 5,4801 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,836}{2,655} = \frac{60 - 1,836}{2,655} = 21,907$$

≈ 21 kendaraan.

d) Sudut 90°

$$a = \frac{d}{\sin \alpha} = \frac{2,3}{\sin 90^\circ} = 2,3 \text{ m}$$

$$b = l \cos \alpha - a \cos^2 \alpha = (5 \cdot \cos 90^\circ) - (2,3 \cdot \cos^2 90^\circ) = 0 \text{ m.}$$

$$h = (l + a \cos \alpha) \cdot \sin \alpha = (5 + 2,3 \cdot \cos 90^\circ) \cdot \sin 90^\circ = 5 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 0}{2,3} = \frac{60 - 0}{2,3} = 26,087 \approx 26 \text{ kendaraan.}$$

1.2. Model 2

a) Sudut 30°

a,b dan h sama dengan model 1.

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(L - 0,8801)}{4,6} = \frac{2(60 - 0,8801)}{4,6} = 25,704.$$

≈ 25 kendaraan

b) Sudut 45°

a,b dan h sama dengan model 1.

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(60 - 1,9092)}{3,2527} = 35,7185 \approx 35 \text{ kendaraan.}$$

c) Sudut 60^0

a,b dan h sama dengan model 1.

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(60 - 1,836)}{2,655} = 43,815 \approx 43 \text{ kendaraan.}$$

d) Sudut 90^0

a,b dan h sama dengan model 1.

$$\text{Daya tampung} = \frac{21}{2,3} - \frac{2,60}{2,3} = 52,174 \approx 52 \text{ kendaraan.}$$

1.3. Model 3.

Menggunakan sudut 45^0

$$a = \frac{d}{\sin 45^0} = \frac{2,3}{\sin 45^0} = 3,2527 \text{ m}$$

$$b = 5 \cos \alpha = 5 \cdot \cos 45^0 = 3,5355 \text{ m.}$$

$$W = 5 \sin \alpha + h = 5 \sin 45^0 + 5,1619 = 8,697 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(L - 3,5355)}{3,2527} = \frac{2(60 - 3,5355)}{3,2527} = 34,7185$$

≈ 34 kendaraan.

1.4. Model 4

Besar sudut kemiringan parkir = 45^0

W sama dengan model 3 yaitu = 8,697 m

Daya tampung = $0,815(L - 1,9092)$

$$= 0,815(60 - 1,9092) = 47,344 \approx 47 \text{ kendaraan.}$$

1.5. Parkir sepeda motor

Posisi kendaraan parkir bersudut 90°

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{0,75} = \frac{60}{0,75} = 80 \text{ kendaraan.}$$

1.6. Parkir Bis dan Truk

a) Sudut 60°

$$a = \frac{d}{\sin \alpha} = \frac{3,4}{\sin 60^\circ} = 3,926 \text{ m}$$

$$b = l \cos \alpha - a \cos^2 \alpha = (12,5 \cos 60^\circ - 3,926 \cdot \cos^2 60^\circ) = 5,2685 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{3,926} = \frac{60}{3,926} = 15,283 \approx 15 \text{ kendaraan.}$$

b) Sudut 90°

$$a = 3,4 \text{ m} \quad \text{dan} \quad b = 0$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{60}{3,4} = 17,647 \approx 17 \text{ kendaraan.}$$

2. AREAL PARKIR ALUN-ALUN UTARA

2.1. Model 1

a) Sudut 30°

a, b dan h sama dengan model 1 pada bank Indonesia

$$a = 4,6 \text{ m} ; b = 0,8801 \text{ m} ; h = 4,492 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 0,8801}{4,6} = \frac{120 - 0,8801}{4,6} = 25,896$$

≈ 25 kendaraan.

Sudut 45°

$$a = \frac{d}{\sin \alpha} = \frac{2,3}{\sin 45^{\circ}} = 3,2527 \text{ m}$$

$$b = 1,9092 \text{ m}$$

$$h = 5,1619 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,9092}{3,2527} = \frac{120 - 1,9092}{3,2527} = 36,3055$$

≈ 36 kendaraan

b) Sudut 60°

$$a = 2,655 \text{ m} ; b = 1,836 ; h = 5,4801$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,836}{2,655} = \frac{120 - 1,836}{2,655} = 44,506$$

≈ 44 kendaraan

c) Sudut 90°

$$a = 2,3 ; b = 0 ; h = 5$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 0}{2,3} = \frac{120}{2,3} = 52,174 \approx 52 \text{ kendaraan.}$$

2.2. Model 2

a) Sudut 30°

$$a = 4,6 \text{ m} ; b = 0,8801 \text{ m} ; h = 4,492 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(L - 0,8801)}{4,6} = \frac{2(120 - 0,8801)}{4,6} = 51,79$$

≈ 51 kendaraan.

b) Sudut 45°

$$a = 3,2527 \text{ m}; \quad b = 1,9092 \text{ m}; \quad h = 5,1619 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(120 - 1,9092)}{3,2527} = 72,6109 \approx 72 \text{ kendaraan.}$$

c) Sudut 60°

$$a = 2,655 \text{ m}; \quad b = 1,836 \text{ m}; \quad h = 5,4801 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(120 - 1,836)}{2,655} = 89,0124 \approx 89 \text{ kendaraan}$$

d) Sudut 90°

$$a = 2,3 \text{ m}; \quad b = 0; \quad h = 5 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2L - 0}{2,3} = \frac{2 \cdot 120}{2,3} = 104,348 \approx 104 \text{ kendaraan.}$$

2.3. Model 3

Besar sudut kemiringan parkir = 45°

$$a = 3,2527 \text{ m}; \quad b = 5 \cos \alpha = 5 \cdot \cos 45^{\circ} = 3,5355 \text{ m}; \quad W = 8,697 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(120 - 3,5355)}{3,2527} = 71,61 \approx 71 \text{ kendaraan}$$

2.4. Model 4

Besar sudut kemiringan parkir = 45°

$$W = 8,697; \quad b = 1,9092 \text{ m}$$

$$\begin{aligned} \text{Daya tampung} &= 0,815 (120 - 1,9092) \\ &= 96,244 \approx 96 \text{ kendaraan.} \end{aligned}$$

2.5. Parkir sepeda motor

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{0,75} = \frac{120}{0,75} = 160 \text{ kendaraan.}$$

2.6. Parkir Bis dan truk

$$a = 3,9260 \text{ m ; } b = 5,2685 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{\alpha} = \frac{120}{3,9260} = 30,565 \approx 30 \text{ kendaraan.}$$

3. AREAL PARKIR TAMAN PARKIR NGABEAN

3.1. Model 1

a) Sudut 30°

$$a = 4,6 \text{ m ; } b = 0,8801 \text{ m ; } h = 4,492 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 0,8801}{4,6} = \frac{175 - 0,8801}{4,6} = 37,852$$

$$\approx 37 \text{ kendaraan.}$$

b) Sudut 45°

$$a = 3,2527 \text{ m ; } b = 1,9092 \text{ m ; } h = 5,1619 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,9092}{3,2527} = \frac{175 - 1,9092}{3,2527} = 53,214$$

$$\approx 53 \text{ kendaraan.}$$

c) Sudut 60°

$$a = 2,655 \text{ m ; } b = 1,836 \text{ m ; } h = 5,4801 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,8360}{2,655} = \frac{175 - 1,8360}{2,655} = 65,222$$

$$\approx 65 \text{ kendaraan.}$$

d) Sudut 90°

$$a = 2,3 \text{ m}; \quad b = 0; \quad h = 5 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{1 - 0}{2,3} = \frac{175}{2,3} = 76,087$$

≈ 76 kendaraan.

3.2. Model 2

a) Sudut 30°

$$a = 4,6 \text{ m}; \quad b = 0,8801 \text{ m}; \quad h = 4,492 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(1 - 0,8801)}{4,6} = \frac{2(175 - 0,8801)}{4,6} = 75,704$$

≈ 75 kendaraan.

b) Sudut 45°

$$a = 3,2527 \text{ m}; \quad b = 1,9092 \text{ m}; \quad h = 5,1619 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(1 - 1,9092)}{3,2527} = \frac{2(175 - 1,9092)}{3,2527} = 106,429$$

≈ 106 kendaraan.

c) Sudut 60°

$$a = 2,655 \text{ m}; \quad b = 1,836 \text{ m}; \quad h = 5,4801 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(1 - 1,836)}{2,655} = \frac{2(175 - 1,836)}{2,655} = 130,44$$

≈ 130 kendaraan.

d) Sudut 90°

$$a = 2,3 \text{ m} ; b = 0 ; h = 5 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{21.}{2,3} = \frac{2 \cdot 175}{2,3} = 152,174 \approx 152 \text{ kendaraan.}$$

3.3. Model 3

Besar sudut kemiringan parkir = 45°

$$a = 3,2527 \text{ m} ; b = 3,5355 \text{ m} ; W = 8,697 \text{ m}$$

$$\begin{aligned} \text{Daya tampung} &= \frac{2(L - 3,5355)}{3,2527} = \frac{2(175 - 3,5355)}{3,2527} = 105,429 \\ &\approx 105 \text{ kendaraan} \end{aligned}$$

3.4. Model 4

Besar sudut kemiringan = 45°

$$b = 1,9092 \text{ m} ; W = 8,697 \text{ m}$$

$$\begin{aligned} \text{Daya tampung} &= 0,815(L - 1,9092) = 0,815(175 - 1,9092) \\ &= 141,069 \approx 141 \text{ kendaraan.} \end{aligned}$$

3.5. Parkir sepeda motor

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{0,75} = \frac{175}{0,75} = 233,33 \approx 233 \text{ kendaraan.}$$

3.6. Parkir kendaraan Bis dan Truk

a) Sudut 60°

$$a = 3,9260 \text{ m} ; b = 5,2685 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{\alpha} = \frac{175}{3,9260} = 44,575 \approx 44 \text{ kendaraan.}$$

b) Sudut 90°

$$a = 3,4 \text{ m}; b = 0.$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{\alpha} = \frac{175}{3,4} = 51,4706 \approx 51 \text{ kendaraan.}$$

4. AREAL PARKIR MUSEUM DIPONEGORO

4.1. Model 1

a) Sudut 30°

$$a = 4,6 \text{ m}; b = 0,8801 \text{ m}; h = 4,492 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 0,8801}{4,6} = \frac{50 - 0,8801}{4,6} = 10,678 \approx 10 \text{ kendaraan.}$$

b) Sudut 45°

$$a = 3,2527 \text{ m}; b = 1,9092 \text{ m}; h = 5,1619 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,9092}{3,2527} = \frac{50 - 1,9092}{3,2527} = 14,785 \approx 14 \text{ kendaraan.}$$

c) Sudut 60°

$$a = 2,655 \text{ m}; b = 1,836 \text{ m}; h = 5,4801 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 1,8360}{2,655} = \frac{50 - 1,8360}{2,655} = 18,1409 \approx 18 \text{ kendaraan.}$$

d) Sudut 90°

$$a = 2,3 \text{ m}; b = 0; h = 5 \text{ m.}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{L - 0}{2,3} = \frac{50}{2,3} = 21,739 \approx 21 \text{ kendaraan.}$$

4.2. Model 2

a) Sudut 30°

$$a = 4,6 \text{ m} ; b = 0,8801 \text{ m} ; h = 4,492 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(L - 0,8801)}{4,6} = \frac{2(50 - 0,8801)}{4,6} = 21,356$$

≈ 21 kendaraan.

b) Sudut 45°

$$a = 3,2527 \text{ m} ; b = 1,9092 \text{ m} ; h = 5,1619 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(L - 1,9092)}{3,2527} = \frac{2(50 - 1,9092)}{3,2527} = 29,57$$

≈ 29 kendaraan.

c) Sudut 60°

$$a = 2,655 \text{ m} ; b = 1,836 \text{ m} ; h = 5,4801 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(L - 1,836)}{2,655} = \frac{2(50 - 1,836)}{2,655} = 36,28$$

≈ 36 kendaraan.

d) Sudut 90°

$$a = 2,3 \text{ m} ; b = 0 ; h = 5 \text{ m}$$

$$\text{Daya tampung} = \frac{2L}{2,3} = \frac{2 \cdot 50}{2,3} = 43,478$$

≈ 43 kendaraan.

4.3. Model 3

Besar sudut kemiringan parkir = 45°

$a = 3,2527$ m ; $b = 3,5355$ m ; $W = 8,697$ m

$$\text{Daya tampung} = \frac{2(L - 3,5355)}{3,2527} = \frac{2(50 - 3,5355)}{3,2527} = 28,57$$

≈ 28 kendaraan

4.4. Model 4

$b = 1,9092$ m ; $W = 8,697$ m

Daya tampung = $0,815(L - 1,9092)$

$$= 0,815(50 - 1,9092) = 39,194 \approx 39 \text{ kendaraan.}$$

4.5. Model Parkir sepeda motor

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{0,75} = \frac{50}{0,75} = 66,67 \approx 66 \text{ kendaraan.}$$

4.6. Parkir kendaraan Bis dan Truk

a) Sudut 60°

$a = 3,926$; $b = 5,2685$ m

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{\alpha} = \frac{50}{3,926} = 12,736 \approx 12 \text{ kendaraan.}$$

b) Sudut 90°

$a = 3,4$ m ; $b = 0$.

$$\text{Daya tampung} = \frac{L}{\alpha} = \frac{50}{3,4} = 14,706 \approx 14 \text{ kendaraan.}$$

Propose 1 urban msc
TA 3 bulan ke-



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK SIPIL
Jl. Kaliurang Km. 14,4 Telp. 95330 Yogyakarta

KARTU PESERTA TUGAS AKHIR

No.	Nama	No. Mhs.	N.I.R.M.	Bidang Studi
1.	ABIF MURTAZSO	94 810 088		MANKOM
2.

JUDUL TUGAS AKHIR :
ANALISIS OPTIMALISASI PARKIR KENDARAAN WISATA DI
WILAYAH KOTA MADIYA YOGYAKARTA

Dosen Pembimbing I : IR. H. BALLYA UMAR, MSc
Dosen Pembimbing II : IR. FAISOL AM, MS

1

2



Yogyakarta, 20 MARET 1999
An. Dekan,
Ketua Jurusan Teknik Sipil.

IR. H. TARIJUDIN EM ARIS, MS



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK SIPIL
Jl. Kaliurang Km. 14,4 Telp. 95330 Yogyakarta

KARTU PESERTA TUGAS AKHIR

No.	Nama	No. Mhs.	N.I.R.M.	Bidang Studi
1.	ARIEF MUBYARSO	94 310 086		MANKON

JUDUL TUGAS AKHIR : ANALISIS KAPASITAS PARKIR KENDARAAN WISATA
DI WILAYAH KOTAMADYA YOGYAKARTA

Dosen Pembimbing I : IR. H. BALLYA UMAR, MSc

Dosen Pembimbing II : IR. FAISOL AM, MS.

1

2

Yogyakarta, JULI 1999

Dekan,

An,

Ketua Jurusan Teknik Sipil

3 x 4

3 x 4



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK SIPIL
Jl. Kaliurang Km. 14,4 Telp. 95330 Yogyakarta

KARTU PESERTA TUGAS AKHIR

No.	Nama	No. Mhs.	N.I.R.M.	Bidang Studi

TITULUS TUGAS AKHIR :

.....

.....

Dosen Pembimbing I :

Dosen Pembimbing II :

1

2

Yogyakarta.
D e k a n,

3 x 4

3 x 4



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK SIPIL
Jl. Kaliurang Km. 14,4 Telp. 95330 Yogyakarta

KARTU PESERTA TUGAS AKHIR

No.	Nama	No. Mhs.	N.I.R.M.	Bidang Studi

JUDUL TUGAS AKHIR :

Dosen Pembimbing I :
Dosen Pembimbing II :

1

2

3 x 4

3 x 4

Yogyakarta.
D e k a n,

CATATAN - KONSULTASI

No.	Tanggal	Konsultasi ke :	KETERANGAN	Paraf
1.	17/1/99	I	Pkt. basis; list dokumen: - Daftar Persepsi, Persepsi Masyarakat - Laporan Tindakan, Persepsi, Laporan Keri. - Kerespondensi	
	20/1/99	II	Kerespondensi	
	2/2/99	III	Kerespondensi; Persepsi, Kerespondensi, Laporan Keri ke Kerespondensi	
	4/2/99	IV	Kerespondensi	
	21/2/99	V	Kerespondensi, daftar persepsi	
	28/2/99	VI	Daftar ke persepsi I	
	7/3/99	I	Edit dan sempurnakan	
		II	Persiapan Seminar Proporsional	
	7/5/99		Kerespondensi bet I, II, III	

CATATAN - KONSULTASI

No.	Tanggal	Konsultasi ke :	KETERANGAN	Para
1	29/99 /9	-	Perbaikan: Lulusan baru → Manajemen - Akademi & lain / Pendidikan - Analisis } ↳ kompetensi ↳ kebutuhan ↳ program ↳ tar. p - Perbaikan ide	Perbaikan data keput " kelan " tar ungu
	16/99 /60	-	Perbaikan: hasil upaya dan hasil konsultasi - Analisis ↳ kemampuan ↳ sumber - Perbaikan ↳ keabsahan ↳ model ↳ polyoptimal ↳ kapasitas ↳ ulianan ↳ kebutuhan ↳ finansial ↳ manajemen	ke -
	22/99 /60	-	Perbaikan: analisis kebutuhan, Tri p. dan manajemen ↳ perbelanjaan Analisis Training kearah model ↳ optimal pps analisis ↳ pengalokasian ↳ perbelanjaan dan lain	ke
	5/99 /9	-		

CATATAN - KONSULTASI

No.	Tanggal	Konsultasi ke :	KETERANGAN	Paraf
-	10/09 /11	-	Kerabatij: Trip ke Perthajon. Rungo Kamb.	
	13/09 /11		Kerabatij: Trip ke Kamban	
	27/09 /11	-	Kerabatij: Kamban & Kump	
	3/09 /12	-	Dapat ke per-kerabatij	
	8/12-09	-	- Edit & perbaiki - Konsultasi Ber-luany Kerap isetain kentar y say: kerabatij	
	11/12-09	-	- Edit & Buat Intisari - Perisiplem Sidang	

