

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori

Menurut (Latif.A, 2014) Terminal merupakan salah satu komponen penting dari system transportasi, dimana penumpang dan barang masuk dan keluar sebagai tempat awal atau berakhirnya suatu perjalanan. Tempat awal atau berakhirnya suatu perjalanan. Terminal bus menjadi simpul transportasi yang melayani perpindahan penumpang antar kota dan antar provinsi. Dalam konteks SPM, pola parkir bukan hanya soal tempat kendaraan berhenti, tetapi bagian dari system pelayanan yang harus memenuhi beberapa aspek yaitu: aspek fungsi, keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi.

SPM terminal yaitu tolak ukur atau pedoman yang tujuannya berfungsi sebagai mengukur dan menilai kualitas pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyelenggara terminal. SPM tersebut mencakup beberapa aspek dan metode dimana metode itu adalah metode parkir, sirkulasi, aspek keselamatan, kenyamanan, keteraturan, aksesibilitas, dan kapasitas pelayanan. Penetapan SPM sector transportasi harus mempertimbangkan berbagai permasalahan yang terjadi dalam penanganan transportasi (Sedayu, 2014). Terminal adalah titik tempat penumpang dan barang memasuki dan meninggalkan suatu sistem transportasi. Terminal ini bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari sistem transportasi tetapi juga sering merupakan prasarana yang memerlukan biaya yang besar dan titik tempat kongesti (kemacetan) mungkin terjadi. (Rinaldi, D, 2018).

Kendaraan penumpang yang masuk ke dalam terminal melalui jalur masuk, selanjutnya masuk jalur kedatangan untuk menurunkan penumpang, membayar retribusi di pos (TPR) dan selanjutnya parkir untuk menunggu pemberangkatan dengan system antrian. Sistem parkir yang diterapkan untuk kendaraan penumpang adalah pemberhentian segaris (Latif, A, 2014) Parkir yakni keadaan suatu moda transportasi yang tetap untuk sementara

waktu (Departemen Perhubungan Direktorat Perhubungan Darat, 1996). Parkir yakni suatu moda transportasi yang berhenti di sebuah wilayah yang diberi tanda atau tidak, dan bukan sekadar guna mengambil ataupun menurunkan orang serta barang (Irfayanti, 2014).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 bahwasannya Penyelenggaraan Terminal jalan wajib memenuhi Standar pelayanan minimal sebagai berikut:

1. Kinerja dan kompetensi sumber daya manusia;
2. Pemanfaatan dan kebersihan fasilitas utama dan fasilitas penunjang;
3. Pelaksanaan standar operasional prosedur Terminal;
4. Pemanfaatan teknologi informasi; dan
5. Keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas.

Aksesibilitas adalah suatu konsep transportasi yang dipengaruhi oleh jarak, waktu dan biaya, namun pada saat ini unsur jarak kendaraan merupakan sebuah unsur yang sudah diragukan dalam mempengaruhi aksesibilitas, dimana waktu tempuh dipengaruhi oleh volume arus lalu lintas kapasitas pada sebuah ruas jalan, jika pada sebuah ruas jalan pada lalu lintas meningkat maka waktu tempuh pada ruas jalan tersebut bertambah karena kecepatan menurun (Rinaldi, D, 2018).

Kota Medan merupakan kota dengan kepadatan arus kendaraan yang sangat tinggi. Dengan adanya terminal bus maka dapat memudahkan individu untuk keluar kota dengan moda umum. Namun, banyak sekali terminal yang terjadi *mix traffic* dan sirkulasinya tidak jelas. Sehingga terjadi tumpang tindih kendaraan di terminal. Pengelolaan dan penataan parkir di terminal Pinang Baris belum optimal hal tersebut belum sesuai dengan pedoman parkir. Maka dari itu tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sistem sirkulasi yang terjadi dan system kapasitas parkir, karena keduanya secara langsung mempengaruhi kelancaran operasional terminal, efisiensi pergerakan kendaraan, serta kenyamanan penumpang.

2.2 Sirkulasi

Berdasarkan definisinya (Morlok, 2005), terminal adalah suatu tempat awal dan akhir dari suatu perjalanan angkutan umum, sesuai dengan pola sirkulasi yang ada (pola sirkulasi menurut M. J. Burton). Sehingga perlu diketahui spesifikasi dari pola sirkulasi yang ada, yaitu mengenai:

A. Di luar area terminal

Yaitu sirkulasi lalu lintas umum yang tidak berkepentingan dengan terminal bus, dapat berupa sirkulasi lalu lintas dalam kota maupun sirkulasi lalu lintas luar kota.

Pola gerak sirkulasi di luar terminal ada dua macam, yaitu:

1. Pola gerak spatial, yaitu pola gerak perjalanan dan tempat asal ke tempat.
2. Pola gerak temporal, yaitu pola gerak perkiljanaan pada jam-jam puncak kegiatan orang pergi atau pulang kerja atau sekolah.

B. Di dalam area terminal

Yaitu sirkulasi yang terjadi di dalam area terminal bus, termasuk area parkir kendaraan penumpang. Terdapat dua macam pola gerak sirkulasi di dalam area terminal, yaitu:

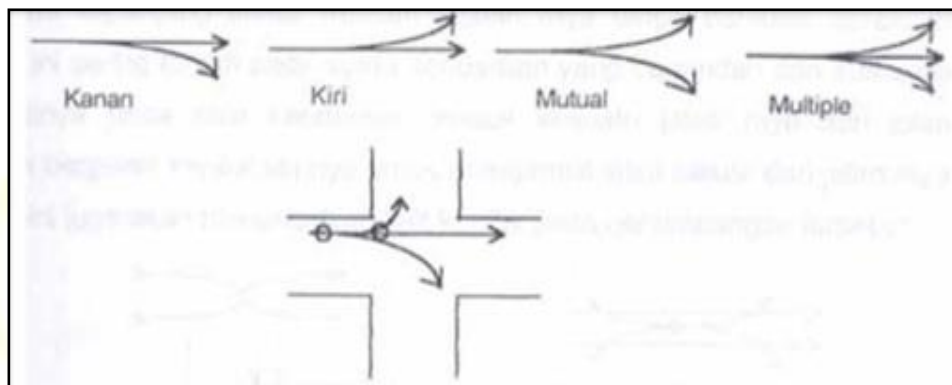
1. Pola gerak spatial, yaitu pola gerak perpindahan penumpang dari sarana penunjang ke sarana angkutan bus.
2. Pola gerak temporal, yaitu pola gerak penumpang pada jam-jam puncak kegiatan ke jam-jam tidak ada kegiatan

Konflik merupakan situasi dimana situasi di mana seorang pengguna jalan atau lebih yang saling mendekati atau mendekati obyek lain pada ruang dan waktu dengan sedemikian rupa sehingga menyebabkan resiko tabrakan jika pergerakan tidak dapat dirubah. Data studi konflik membantu mengidentifikasikan masalah yang paling mungkin menjadi kecelakaan di suatu persimpangan/persilangan pergerakan. Data tersebut dapat digunakan untuk mengevaluasi jalan tanpa harus menunggu data kecelakaan. Secara

ideal, studi konflik dilakukan sebelum dan sesudah perbaikan persimpangan/persilangan pergerakan sehingga dapat diidentifikasi efek sekunder yang tidak diinginkan pada pergerakan kendaraan setelah ada perbaikan. Adapun beberapa analisis yang dilakukan, antara lain:

1. *Diverging* (Memisah)

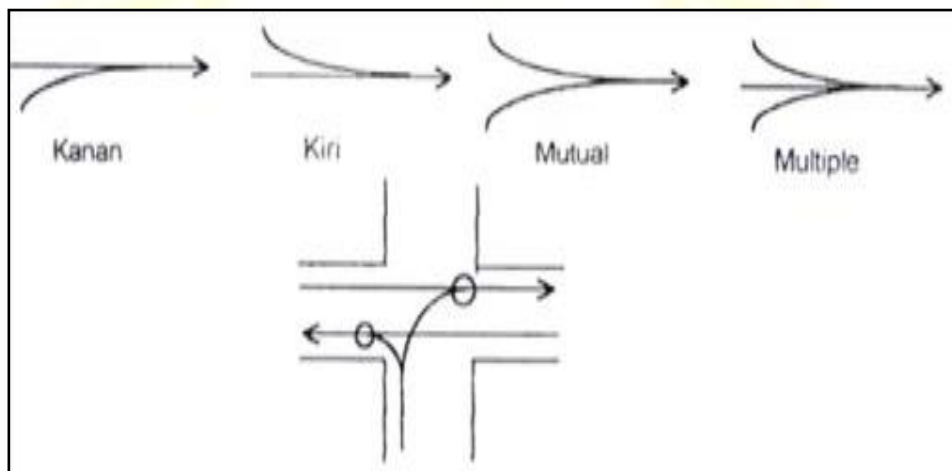
Diverging adalah peristiwa memisahkannya kendaraan dari suatu arus yang sama kejalur antara lain:



Gambar 2. 1 Konflik *Diverging*
(Sumber: Surat Edaran No. 21/SE/Db/2023)

2. *Merging* (Menggabung)

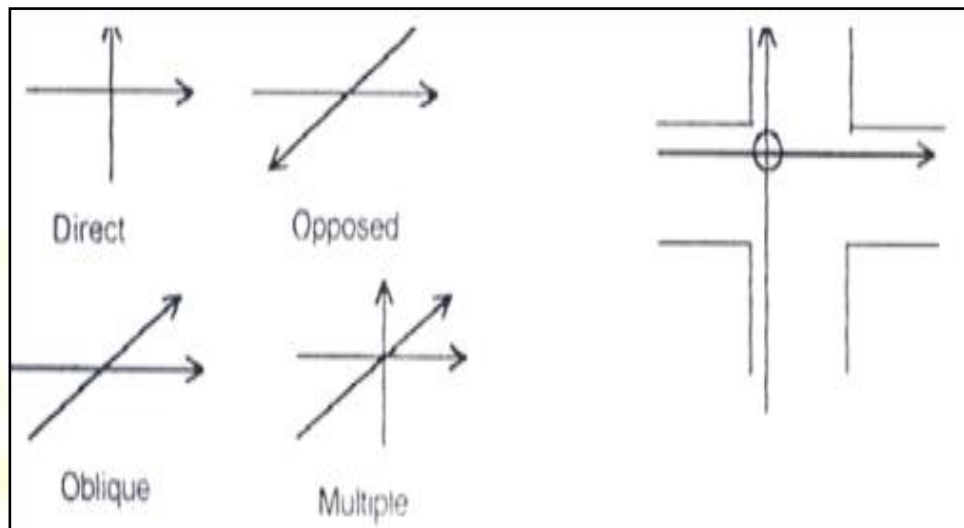
Merging adalah peristiwa menggabungkannya kendaraan dari suatu jalur ke jalur yang lain :



Gambar 2. 2 Konflik *Merging*
(Sumber: Surat Edaran No. 21/SE/Db/2023)

3. *Crossing* (Memotong)

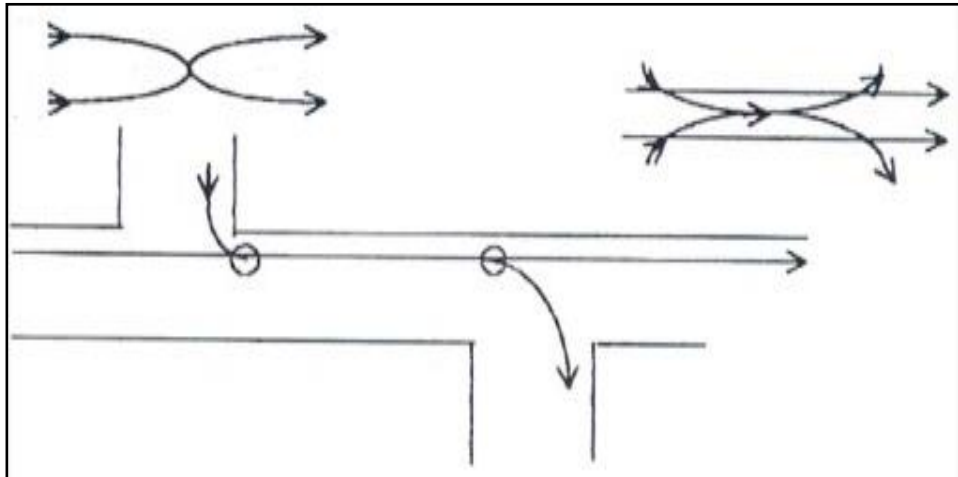
Crossing adalah peristiwa perpotongan antara arus kendaraan dari satu jalur ke jalur yang lain pada persimpangan dimana keadaan yang demikian akan menimbulkan titik konflik pada persimpangan tersebut:



Gambar 2. 3 Konflik Crossing
(Sumber: Surat Edaran No. 21/SE/Db/2023)

4. *Weaving* (Menyilang)

Weaving adalah pertemuan dua arus lalu lintas atau lebih yang berjalan menurut arah yang sama sepanjang suatu lintasan di jalan raya tanpa bantuan rambu lalu lintas. Gerakan ini sering terjadi pada suatu kendaraan yang berpindah dari satu jalur ke jalur lain misalnya pada saat kendaraan masuk ke suatu jalan raya dari jalan masuk, kemudian bergerak ke jalur lainnya untuk mengambil jalan keluar dari jalan raya tersebut keadaan ini juga akan menimbulkan titik konflik.



Gambar 2. 4 Konflik *Weaving*
 (Sumber: Surat Edaran No. 21/SE/Db/2023)

Keberadaan persimpangan pada suatu akses jalan, ditujukan agar kendaraan bermotor, pejalan kaki (pedestrian), dan kendaraan tidak bermotor dapat bergerak dalam arah yang berbeda dan pada waktu yang bersamaan.

Berdasarkan sifatnya konflik yang ditimbulkan oleh manuver kendaraan dan keberadaan pedestrian dibedakan 2 type yaitu:

- a. Konflik primer yaitu konflik yang terjadi antara arus lalu lintas yang saling memotong.

Konflik sekunder yaitu konflik yang terjadi antara arus lalu lintas kanan dengan arus lalu lintas arah lainnya dan atau lalu lintas belok kiri dengan para pejalan kaki.

2.3 Pedoman Penyelenggaraan Fasilitas Parkir

Terminal fasilitas parkir harus memenuhi standart atau sesuai dengan SOP yang berlaku. Fasilitas parkir bertujuan sebagai tempat istirahat kendaraan sementara atau tidak sementara dan sebagai kelancaran arus lalu lintas.

Menurut Hobbs (1995), ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menganalisis karakteristik parkir, Antara lain:

A. Akumulasi Parkir

Merupakan jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat pada waktu tertentu, dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis dan maksud perjalanan. Akumulasi parkir ini akan berkaitan erat dengan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode waktu tertentu. Akumulasi parkir dapat dicari dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Akumulasi parkir} = E_i - E_x \quad (2.1)$$

Keterangan:

E_i = Entry (kendaraan yang masuk ke lokasi).

E_x = Extry (kendaraan yang keluar lokasi parkir).

Jika sebelum diadakan pengamatan sudah ada kendaraan yang parkir di lokasi survei maka jumlah kendaraan yang ada tersebut dijumlahkan dalam harga akumulasi yang telah dibuat, dengan rumus:

$$\text{Akumulasi parkir} = E_i - E_x + X \quad (2.2)$$

Keterangan:

E_i = Entry (kendaraan yang masuk ke lokasi).

E_x = Extry (kendaraan yang keluar lokasi parkir).

X = Jumlah kendaraan yang ada

Dari hasil yang diperoleh dibuat grafik yang menunjukkan prosentase kendaraan dalam kurva akumulasi karakteristik.

B. Volume Parkir

Menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya per hari). Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir, dalam menit atau jam-jam-an menyatakan lama parkir. Volume parkir dihitung dengan menjumlahkan kendaraan yang menggunakan area parkir dalam waktu 1 hari dengan menggunakan rumus:

$$\text{Volume parkir} = E_l + X \quad (2.3)$$

C. Durasi Parkir

Proses ini meliputi analisis terhadap lamanya waktu yang dibutuhkan kendaraan yang masuk ke tempat parkir sampai

meninggalkan tempat parkir. Lamanya parkir dinyatakan dalam satuan menit atau jam. dihitung dengan rumus:

$$\text{Presentase Parkir} = \frac{\text{Jumlah Kendaraan Waktu Parkir}}{\text{Jumlah Kendaraan 1 hari}} \times 100\% \quad (2.4)$$

D. Turn Over

Turn Over adalah Adalah suatu angka yang menunjukkan perbandingan antara volume parkir dengan jumlah ruang yg tersedia (kapasitas statis). Kapasitas parkir atau penawaran ruang parkir yang tersedia menurut jenis kendaraan dan jenis parkirnya.

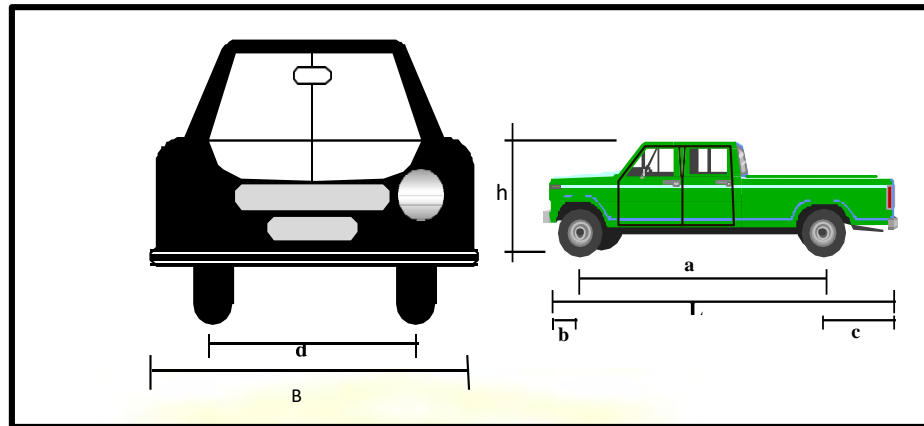
Turn Over

$$= \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Jumlah Petak Parkir}} \quad (2.5)$$

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.272/HK.105/DJRD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir bahwa fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, dan sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu.

1. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) didasarkan pada beberapa hal sebagai berikut:

a. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang



Keterangan :

a = jarak gandar

h = tinggi total

b = depan tergantung

b = lebar total

c = belakang tergantung

L = panjang total

d = lebar

Gambar 2. 5 Dimensi Kendaraan Standart Untuk mobil Penumpang
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

b. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang yang diberi tambahan di sekitar kendaraan yang diparkir, baik secara lateral (samping) maupun longitudinal (depan/belakang), untuk memungkinkan penumpang turun atau naik tanpa terjadi benturan dengan kendaraan lain dan untuk memfasilitasi manuver masuk dan keluar parkir. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (aisle). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

c. Lebar bukaan pintu kendaraan.

Lebar bukaan pintu kendaraan merupakan fungsi khusus pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir.

Tabel 2. 1 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	a. Karyawan/pekerja kantor b. Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas	I
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 75 cm.	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/ rekreasi, hotel, pusat perdagangan, eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	Orang cacat	III

(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) memiliki 3 jenis kendaraan yaitu:

- 1) Mobil Penumpang
- 2) Bus/Truk
- 3) Sepeda motor

Besaran satuan parkir untuk ketiga jenis kendaraan sebagai berikut:

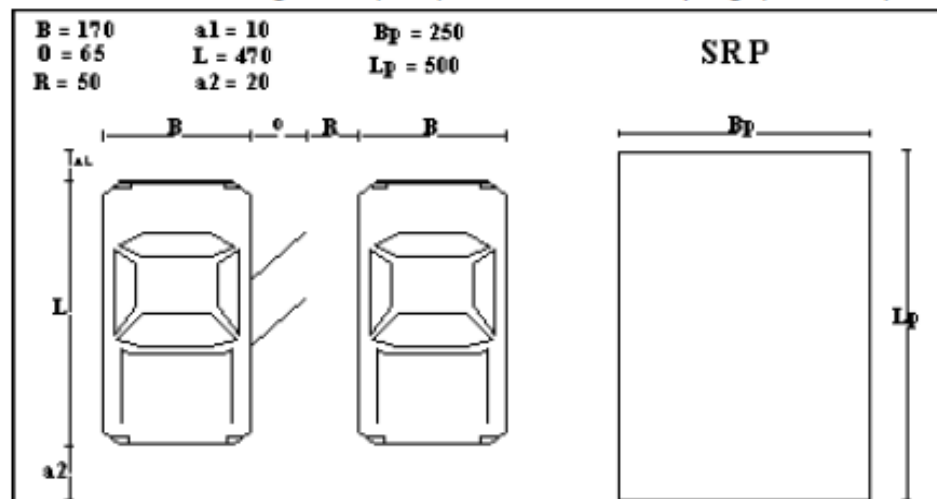
Tabel 2. 2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (M ²)
1. a Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/Truk	3,40 x 12,5
3. Sepeda Motor	0,75 x 2,00

(Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)

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

1) Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang



Keterangan :

B = Lebar total kendaraan

L = Panjang total kendaraan

O = Lebar bukaan pintu

$a1, a2$ = jarak bebas arah

R = Jarak bebas arah lateral

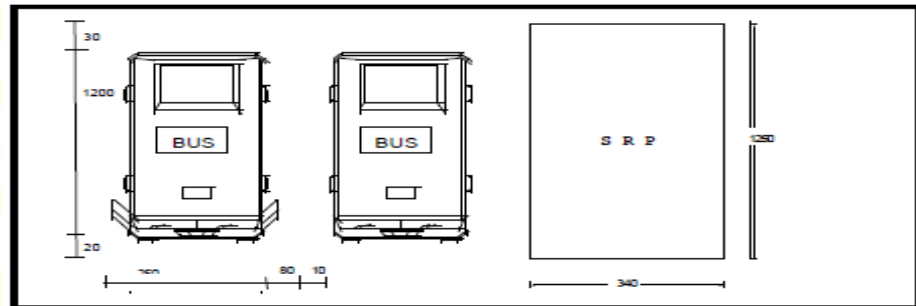
longitudinal

Gol I: B = 170	a1 = 10	Bp = 230 = B + O + R
O = 55	L = 470	LP = 500 = L + a1 + a2
R = 5	a2 = 20	
Gol II: B = 170	a1 = 10	Bp = 250 = B + O + R
O = 75	L = 470	LP = 500 = L + a1 + a2
R = 5	a2 = 20	
Gol III: B = 170	a1 = 10	Bp = 300 = B + O + R
O = 80	L = 470	LP = 500 = L + a1 + a2
R = 50	a2 = 20	

Gambar 2. 6 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

(Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)

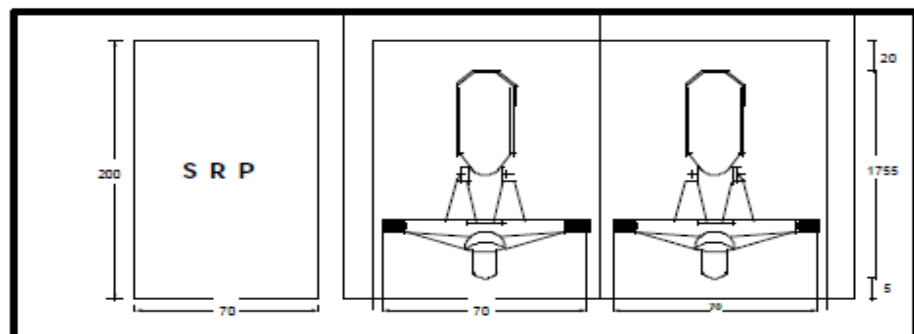
2) Satuan Ruang Parkir untuk Bus/truk



Gambar 2. 7 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam cm)

(Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)

3) Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor



Gambar 2. 8 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm)

(Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)

E. Desain Parkir

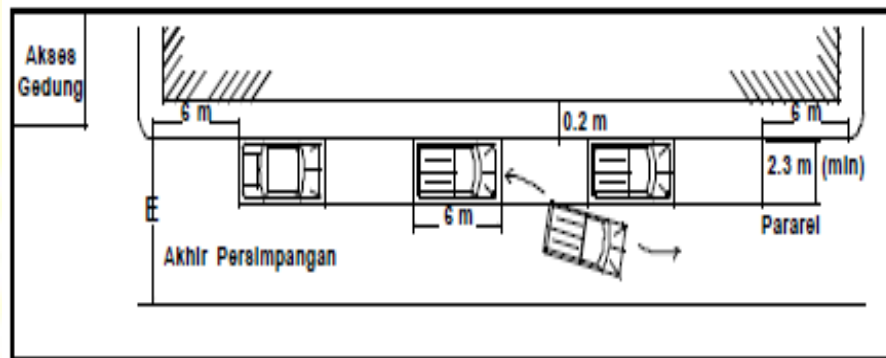
Desain parkir adalah suatu perencanaan tata letak dan pengaturan landscape untuk kendaraan yang fungsinya untuk mengoptimalkan kelancaran dan keamanan arus kendaraan di suatu area parkir. Pada desain parkir terdapat elemen-elemen desain parkir, yaitu :

1. Marka parkir

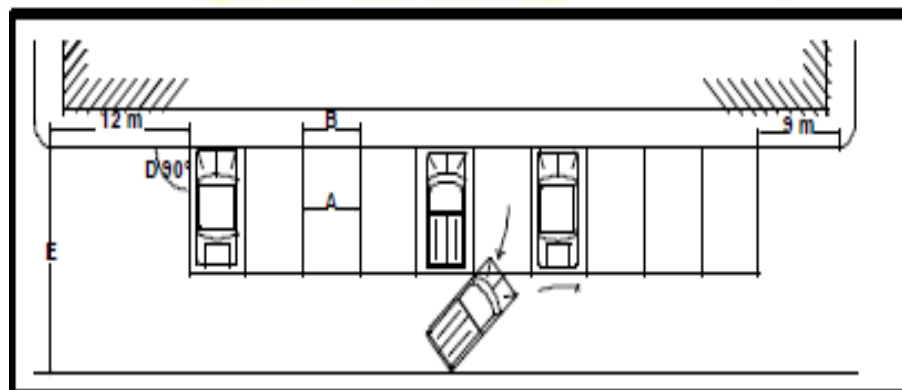
Garis-garis penanda pada lantai untuk memandu pengemudi dalam menempatkan kendaraan pada ruang yang tepat.

2. Tata letak (layout)

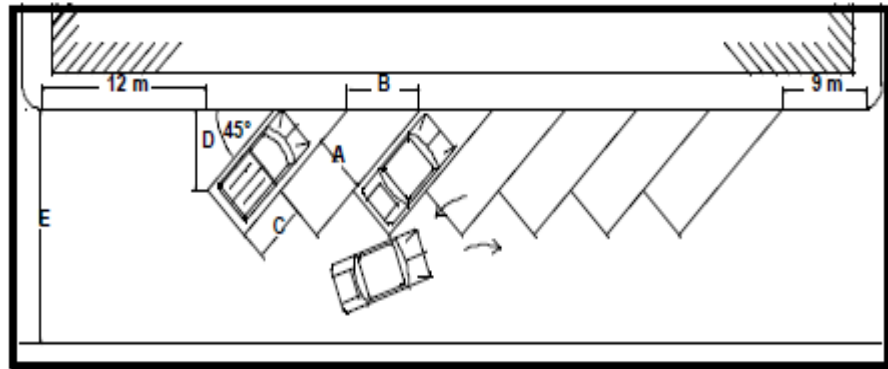
Tata letak atau layout adalah pengaturan tata letak posisi dan arah tempat parkir seperti arah parkir paralel, tegak lurus atau serong sesuai dengan lahan yang tersedia.



Gambar 2. 9 layout pola Parkir Pararel
(Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)



Gambar 2. 10 layout pola Parkir Tegak Lurus
(Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)



Gambar 2. 11 layout pola Parkir serong
(Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)

3. Ukuran Satuan Ruang Parkir (SRP)

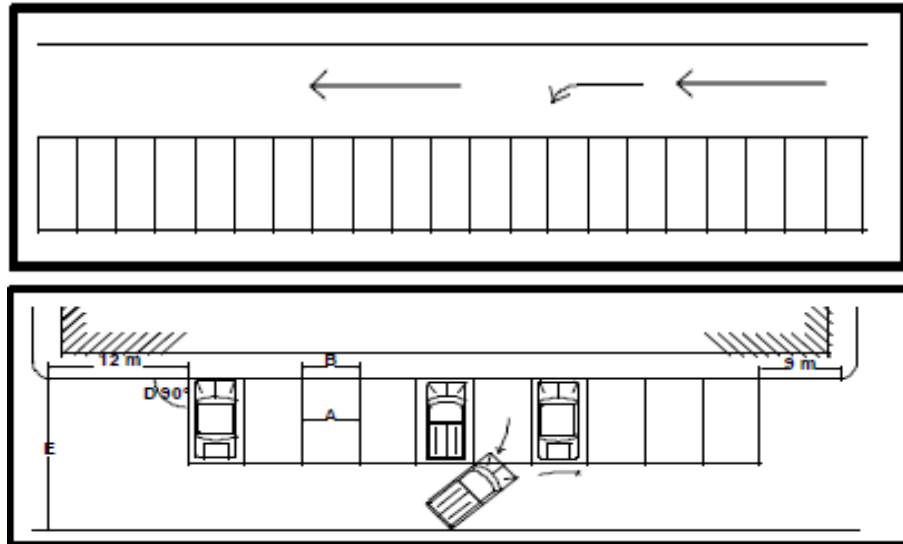
Penentuan SRP sangat menentukan dimensi kendaraan guna mencangkup ruang untuk membuka pintu dan ruang bebas kendaraan pada saat parkir. Penentuan sudut parkir ditentukan oleh:

- Lebar jalan;
- Volume lalu lintas pada jalan bersangkutan;
- Karakteristik kecepatan;
- Dimensi kendaraan;
- Peranan jalan yang bersangkutan.

Sudut parkir kendaraan mempunyai beberapa hal yang harus diperhatikan guna untuk memberi kenyamanan sesama pengguna parkir yaitu sebagai berikut:

- Sudut parkir 90°

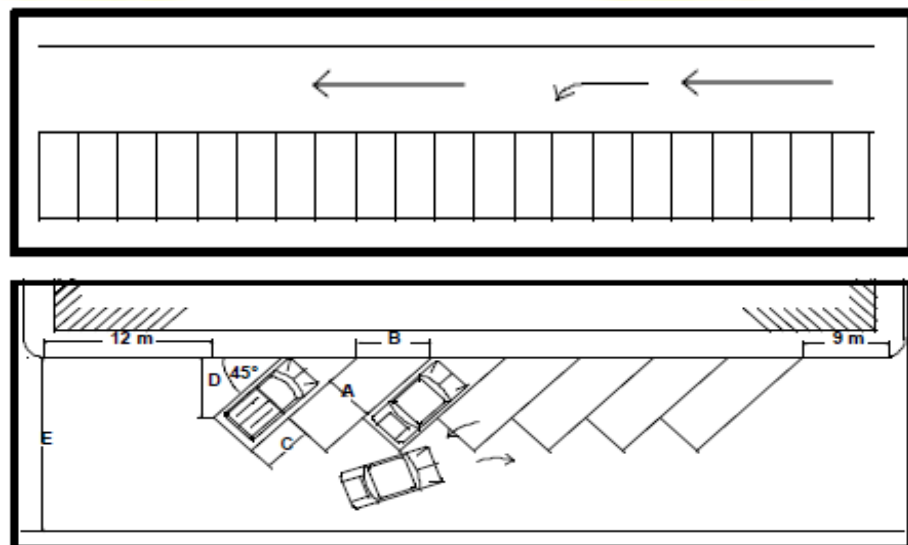
Sudut parkir /pola parkir penumpang saat parkir membentuk sudut 90° . Pada pola ini daya tampung kantong parkir lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit.



Gambar 2. 12 layout sudut parkir 90°
 (Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)

b. Sudut parkir $30,45,60^\circ$

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

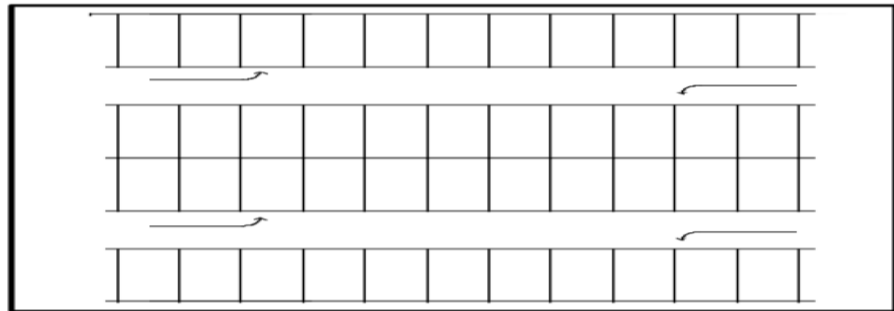


Gambar 2. 13 layout sudut parkir 45°
 (Sumber : Perdirjen Hubdat No. 272/HK.105/DJRD/96)

c. Parkir Kendaraan Pulau

Pada sudut parkir ini cocok diterapkan apabila ketersediaan ruang yang cukup. Pola parkir ini cocok diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

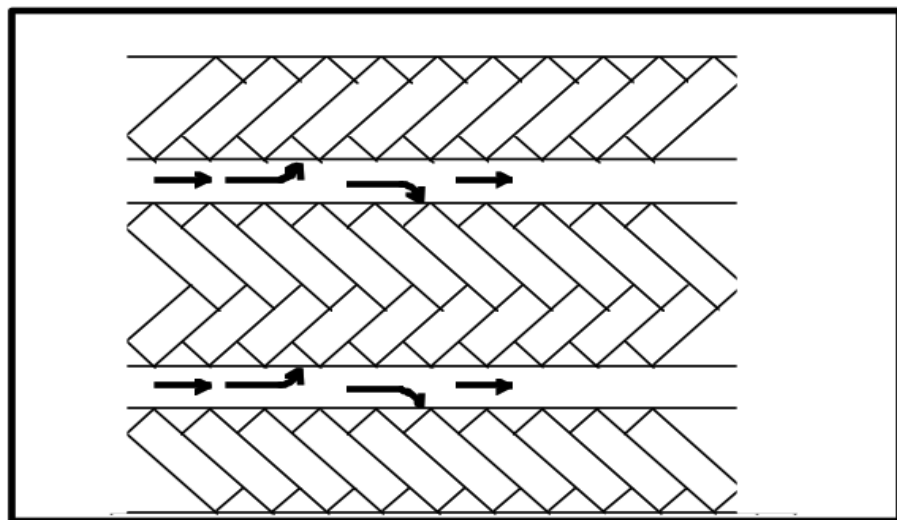
2) Membentuk sudut 90o



Gambar 2. 14 Parkir Sudut 90o
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

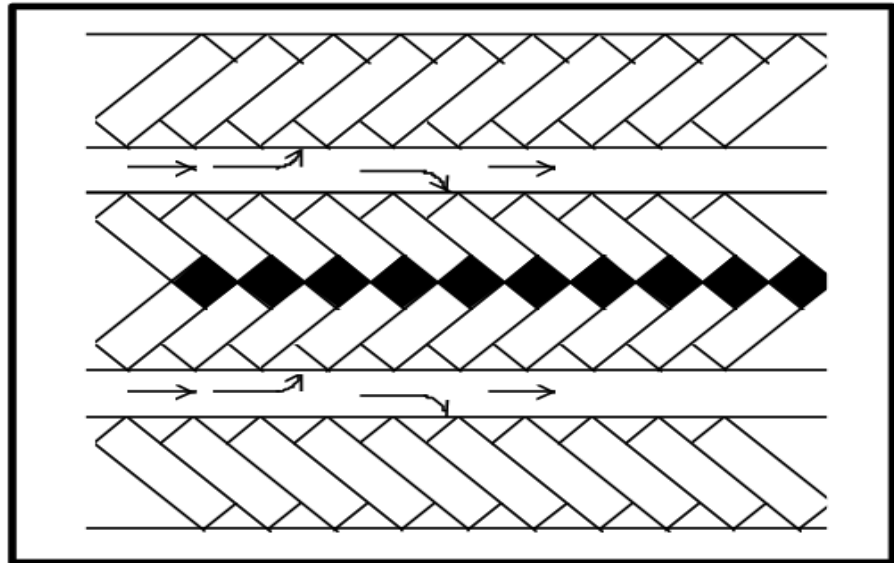
3) Membentuk sudut 45 o

a) Bentuk Tulang Ikan Tipe A



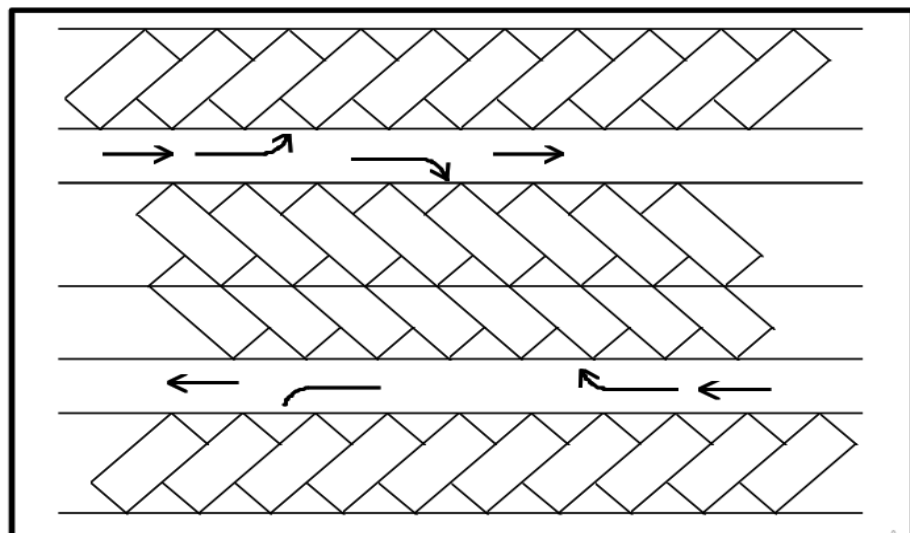
Gambar 2. 15 Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe A
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

b) Bentuk Tulang Ikan Tipe B



Gambar 2. 16 Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe B
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

c) Bentuk Tulang Ikan Tipe C

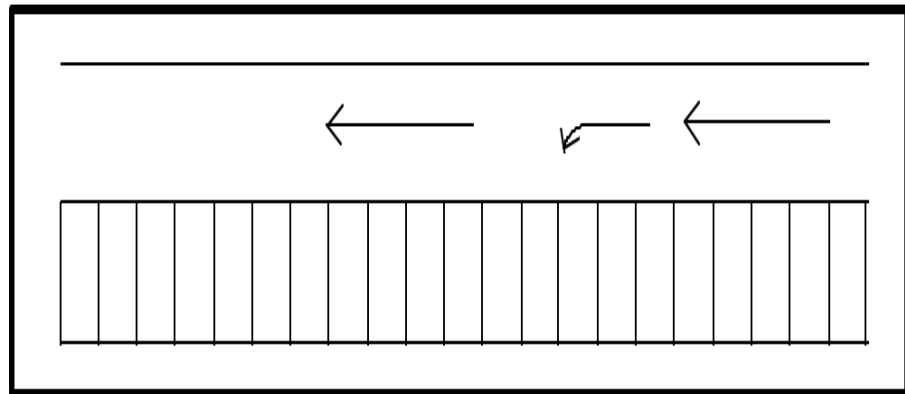


Gambar 2. 17 Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe C
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

d. Pola Parkir Bus dan Truk

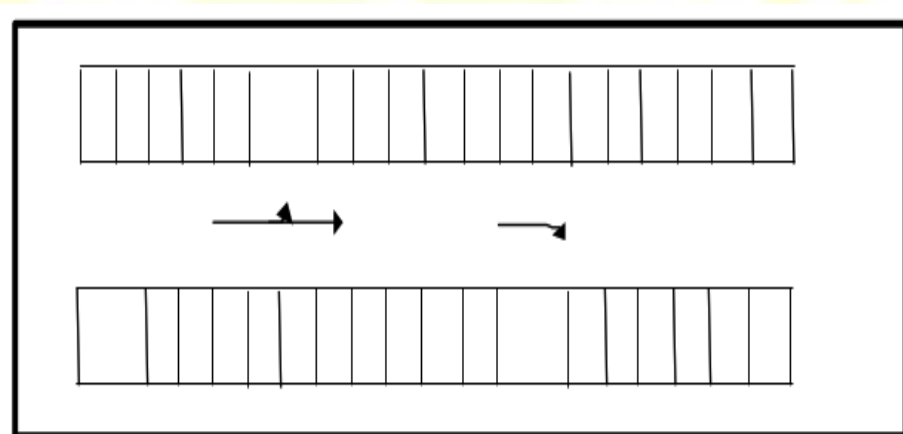
Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut 60° dan 90° , tergantung dari luas area parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

1) Pola Parkir Satu Sisi



Gambar 2. 18 Pola Parkir Satu Sisi
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

2) Pola Parkir Dua Sisi



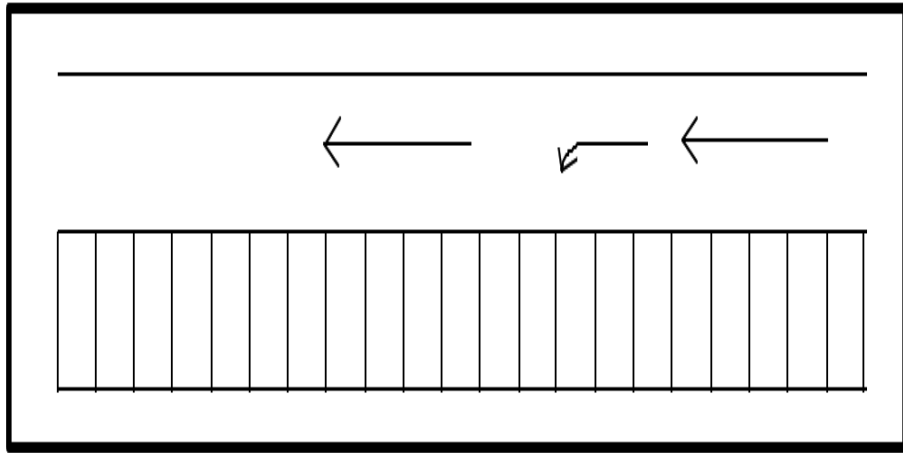
Gambar 2. 19 Pola Parkir Dua Sisi
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

e. Pola Parkir Sepeda Motor

Posisi kendaraan sepeda motor pada umumnya adalah 90° . hal ini dikarenakan dari segi efektifitas ruang posisi sudut 90° paling menguntungkan.

1) Pola Parkir Satu Sisi

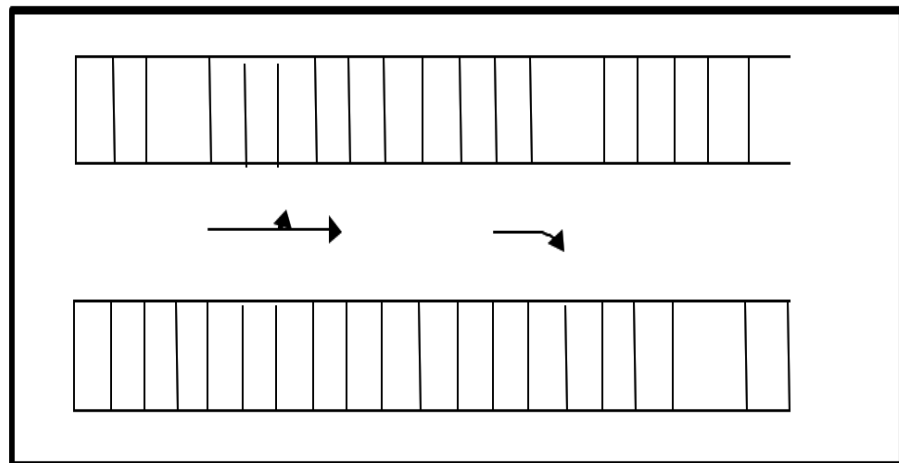
Pola ini cocok diterapkan pada kondisi ketersediaan lahan sempit.



Gambar 2. 20 Pola Parkir Satu Sisi
Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96

2) Pola Parkir Dua Sisi

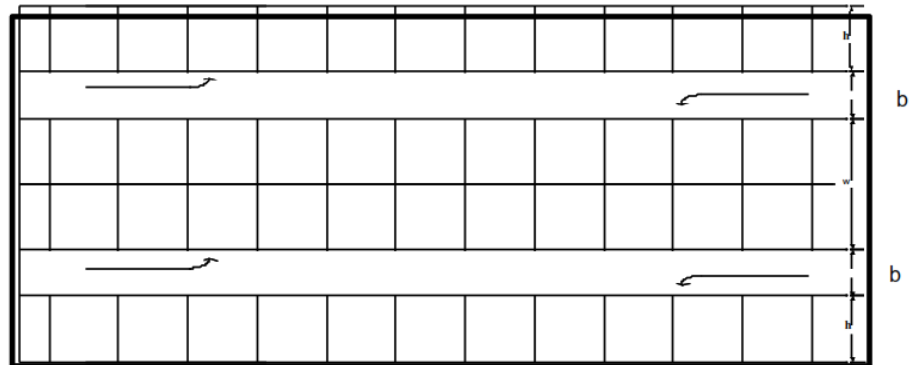
Pola ini diterapkan pada kondisi ketersediaan lahan memadai (lebar ruas $\geq 5,6$ m).



Gambar 2. 21 Pola Parkir Dua Sisi
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

3) Pola Parkir Pulau

Pola ini diterapkan pada kondisi ketersediaan lahan cukup luas.



Keterangan :

h = jarak terjauh Antara tepi luar satuan ruang parkir

w = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau

b = lebar jalur gang

Gambar 2. 22 Pola Parkir Pulau
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

4) Jalur Sirkulasi, Gang, dan Modul

Tabel 2. 3 Lebar Jalur Gang

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

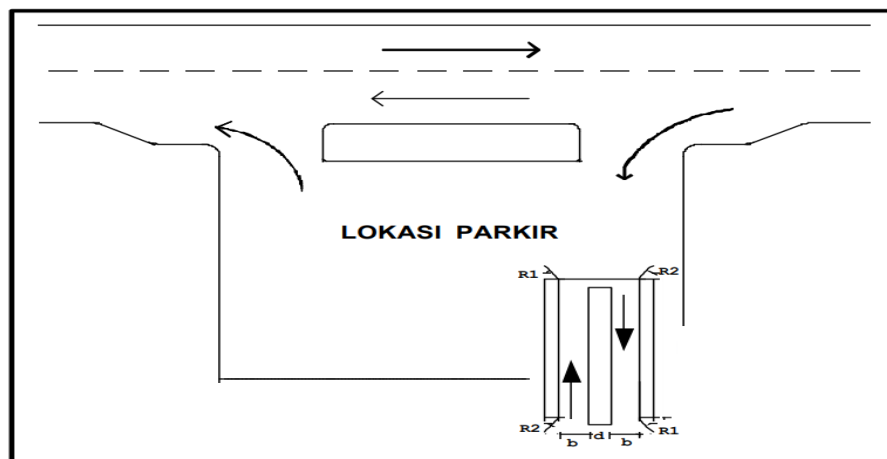
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

4. Lorong dan jalur

Desain jalur sirkulasi kendaraan di dalam area parkir agar kendaraan bisa masuk dan keluar dengan lancar dan aman.

Ukuran lebar pintu masuk dan keluar dapat ditentukan dengan lebar 3 meter dan panjangnya harus dapat menampung 3 mobil berurutan dengan jarak mobil sekitar 1,5 meter, maka dari itu panjang dan lebar jalur keluar dan masuk minimum 15 meter.

a. Pintu masuk dan keluar terpisah



Keterangan :

Satu Jalur :

$$b = 3,00 - 3,50 \text{ m}$$

$$d = 0,80 - 1,00 \text{ m}$$

$$R_1 = 6,00 - 6,50 \text{ m}$$

$$R_2 = 3,50 - 4,00 \text{ m}$$

Dua Jalur :

$$b = 6,00 \text{ m}$$

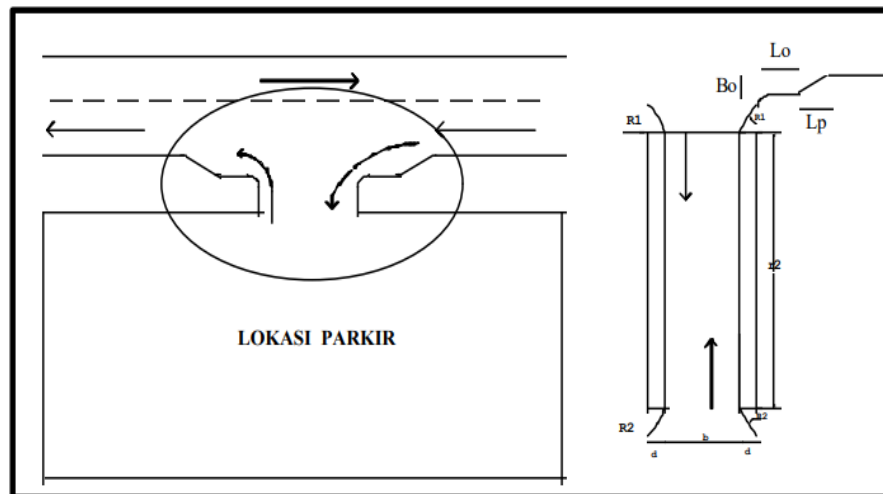
$$d = 0,80 - 1,00 \text{ m}$$

$$R_1 = 3,50 - 5,00 \text{ m}$$

$$R_2 = 1,00 - 2,50 \text{ m}$$

Gambar 2. 23 Pintu masuk dan keluar terpisah
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

b. Pintu masuk dan keluar menjadi satu



Gambar 2. 24 Pintu masuk dan keluar terpisah
(Sumber: Perdirjen Hubdat No.272/HK.105/DJRD/96)

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

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

2.4 Hipotesis Penelitian

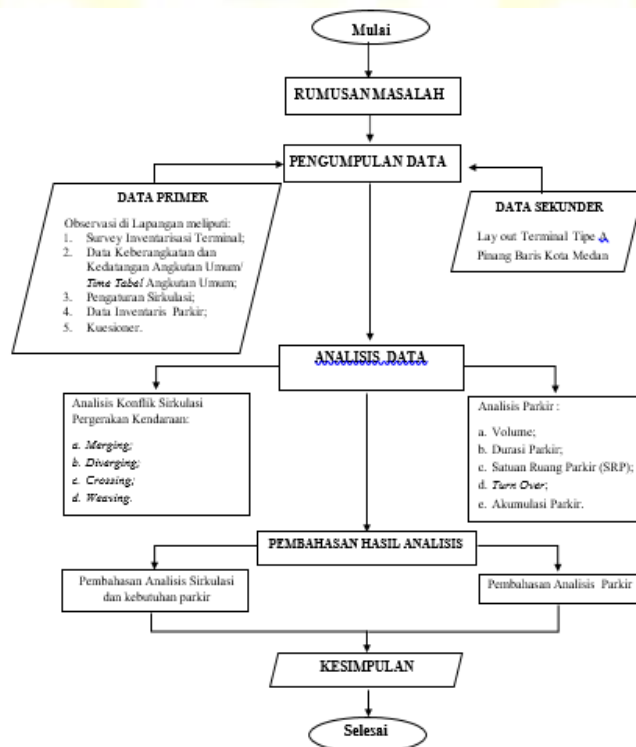
Hipotesis merupakan dugaan atau jawaban sementara yang dimaksud untuk menjawab permasalahan yang ada. Menurut Sugiyono (2017 : 63) menyatakan bahwa : “Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap

rumusan masalah penelitian, di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang di berikan baru didasar pada teori yang relevan, belum di dasarkan pada fakta – fakta empiris yang di peroleh melalui pegumpulan data. Jadi hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empiric”. Berdasarkan kerangka pemikiran dan rumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka penulis mengambil hipotesis sementara dalam memecahkan masalah tersebut, bahwa :

Hipotesis Utama : Sirkulasi lalu lintas kendaraan dan kapasitas parkir pada Terminal Pinang Baris belum sesuai dengan SPM terminal dikarenakan banyak kendaraan keluar dan masuk terjadi crossing,weving,dan kendaraan parkir tidak sesuai dengan peruntukannya.

2.5 Pola Pikir/Kerangka Pemikiran

Berikut ini pola pikir yang ditampilkan dalam bagan alir:



Gambar 2. 25 Bagan Alir Penelitian