

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Umum

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No KM 49 Tahun 2005, sistem transportasi adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan barang, yang terus berkembang secara dinamis. Sebagai akibat dari kebutuhan akan transportasi, maka timbullah tuntutan untuk menyediakan sarana dan prasarana agar pergerakan tersebut dapat berlangsung dengan aman, nyaman dan lancar.

Sistem transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterikatan antara penumpang atau barang, prasarana dan sarana transportasi yang berinteraksi dalam rangkaian perpindahan penumpang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan baik secara alami maupun rekayasa (buatan). Sebagai akibat dari kebutuhan akan transportasi maka timbullah tuntutan untuk menyediakan sarana agar pergerakan tersebut dapat berlangsung dengan aman, nyaman dan lancar.

Fasilitas parkir merupakan bagian terpenting dari sistem transportasi darat. Fasilitas parkir juga merupakan sebuah penunjang utama dalam suatu kegiatan tertentu, seperti; perkantoran, perdagangan dan pendidikan. Kebutuhan parkir ini akan mengalami peningkatan disetiap tahunnya

2.1.1 Pengertian Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak

menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Menurut Anonim (1993), menjelaskan definisi parkir adalah suatu keadaan dimana kendaraan tidak bergerak dalam jangka waktu tertentu atau tidak bersifat sementara. Anonim (1998), parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat- tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang.

2.1.2 Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir Menurut penempatannya, parkir dapat dikelompokkan menjadi 2 jenis, yaitu sebagai berikut :

1. Parkir di bahu jalan atau di badan jalan (*on the street parking*)

Yaitu parkir yang mengambil tempat di sepanjang jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan. Bagi pengunjung atau pengguna jalan, jenis parkir ini sangat merugikan kalau tidak diatur dengan benar dan juga untuk lokasi dengan intensitas pengguna jalan yang tinggi. Jenis parkir ini kurang baik, karena alasan-alasan sebagai berikut:

- 1) Mengganggu kelancaran arus lalu lintas.
- 2) Berkurangnya lebar jalan.
- 3) Menimbulkan kemacetan lalu lintas

2. Parkir di Luar Jalan (*Off Street Parking*)

Untuk menghindari terjadinya hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir di luar jalan / *off street parking* menjadi pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan, yaitu:

1) Pelataran Parkir

Pelataran parkir di daerah pusat kota sebenarnya merupakan suatu bentuk yang tidak ekonomis. Karena itu di daerah pusat kota seharusnya jarang terdapat pelataran parkir yang dibangun oleh gedung-gedung yang berkepentingan, dimana masalah keuntungan ekonomi dari parkir bukan lagi merupakan suatu hal yang penting.

2) Gedung Parkir Bertingkat

Saat ini bentuk yang sering dipakai di kota-kota besar adalah gedung parkir bertingkat, terdapat dua parkir alternatif biaya parkir yang akan diterima pemakai kendaraan, tergantung pada pihak pengelola parkir, yaitu pihak pemerintah setempat menerapkan biaya nominal atau pemerintah setempat menyerahkan pada pihak operator komersial yang menggunakan biaya *structural*. Biasanya pemerintah lokal mengatasi *deficit* parkir di luar jalan tadi dengan Dana Pajak (*Rate Fund*) atau dari surplus parkir meter, bidang ini dan mendapatkan profit. Hal inilah yang perlu mendapatkan pengawasan dari pemerintah dalam pelaksanaannya, sebab penerapan tarif oleh pengelola yang tujuannya adalah untuk mendapatkan keuntungan akan menerapkan tarif yang lebih tinggi dari tarif yang seharusnya. Hal ini tentu akan merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir dan mengurangi kenyamanan dalam penggunaannya.

2.1.3 Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir dimaksudkan sebagai sifat – sifat dasar yang memberikan penilaian terhadap pelayanan parkir dan permasalahan parkir yang terjadi pada daerah studi. Berdasarkan karakteristik parkir, akan dapat diketahui kondisi perparkiran yang terjadi pada daerah studi seperti mencakup volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, pergantian parkir, kapasitas parkir, kebutuhan ruang parkir dan indeks parkir.

1. Volume Parkir (Akumulasi)

Volume parkir merupakan banyaknya kendaraan yang parkir di suatu lokasi parkir pada selang waktu tertentu. Data ini dapat diperoleh dengan cara menghitung kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk dan dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Perhitungan akumulasi parkir dapat menggunakan persamaan seperti di bawah ini.

$$\text{Akumulasi} = X + E_i - E_x \dots \dots \dots \text{Persamaan(2.1)}$$

$$\text{Akumulasi parkir} = \text{parkir} + \text{masuk} - \text{keluar}$$

Dengan:

$$E_i = \text{Entry (jumlah kendaraan yang masuk pada lokasi parkir)}$$

Ex = Exit (kendaraan yang keluar pada lokasi parkir)

X = Jumlah kendaraan yang ada sebelumnya

2. Kapasitas Ruang Parkir

Kapasitas ruang parkir merupakan kemampuan maksimum ruang tersebut dalam menampung kendaraan, dalam hal ini adalah volume kendaraan pemakai fasilitas parkir tersebut. Rumus yang digunakan untuk menyatakan kapasitas parkir adalah

$$KP = S/D \dots \dots \dots \text{Persamaan}(2.2)$$

Dengan:

KP = Kapasitas Parkir (kend/jam)

S = Total *Stall* / Petak Resmi (petak)

D = Rata2 lamanya parkir (jam/kend)

3. Durasi parkir

Durasi parkir, adalah rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat (dalam satuan menit atau jam). Nilai durasi parkir diperoleh dengan persamaan:

$$\text{Durasi} = \text{Extime} - \text{Entime} \dots \dots \dots \text{Persamaan}(2.3)$$

dengan :

Extime = waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

Entime = waktu saat kendaraan masuk lokasi parkir

4. Pergantian Parkir (*Turn Over*)

Tingkat *turn over* adalah laju pergantian ruang parkir pada periode tertentu yang diperoleh dengan rumus:

$$\text{Turn Over} = \text{Volume Parkir} / \text{Kapasitas Ruang Parkir} \dots \dots \dots \text{Persamaan}(2.4)$$

5. Indeks Parkir

Indeks Parkir adalah presentase dari jumlah kendaraan yang parkir di areal parkir dengan jumlah parkir yang tersedia. Indeks parkir dapat dihitung dengan rumus:

$$\text{Indeks Parkir} = (\text{Akumulasi Parkir} / \text{Ruang Parkir yang Tersedia}) \times 100\%$$

Indeks parkir existing adalah presentase dari jumlah kendaraan yang parkir di areal parkir dengan jumlah parkir yang tersedia. Indeks parkir dapat dihitung dengan rumus:

$$IP(\text{eks}) = \frac{(\text{Akumulasi Parkir (R2)} \times \text{SRP (R2)}) + (\text{Akumulasi (R4)} \times \text{SRP (R4)})}{\text{Luas Lahan Parkir}} \times 100\% \dots\dots \text{Persamaan (2.5)}$$

$$IP(\text{rencana}) = \frac{\text{Satuan Ruang Parkir Lapangan}}{\text{Satuan Ruang Parkir Minimum}} \times 100\% \dots\dots\dots \text{Persamaan (2.6)}$$

Untuk nilai indeks parkir existing jika < 1 maka memenuhi kebutuhan sebaliknya > 1 maka tidak memenuhi kebutuhan parkir, sedangkan nilai indeks parkir rencana jika < 1 maka tidak memenuhi aturan standar ruang parkir dan > 1 memenuhi aturan.

6. Kebutuhan Ruang Parkir

Kebutuhan Ruang Parkir adalah jumlah tempat yang dibutuhkan untuk menampung kendaraan yang membutuhkan parkir berdasarkan fasilitas dan fungsi dari sebuah tata guna lahan.

$$\text{Luas lahan parkir yang dibutuhkan} = IP \times \text{Jumlah petak} \times \text{Ukuran Petak} \dots\dots\dots \text{Persamaan (2.7)}$$

2.1.4 Parkir Menurut Statusnya

Parkir menurut statusnya dibedakan menjadi beberapa bagian yaitu:

1) Parkir Umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang memiliki atau dikuasai dan pengelolaannya dikuasai oleh Pemerintahan Daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan sebagian badan jalan umum yang dikuasai atau milik pemerintahan, yang termaksud dari bagian dari tempat parkir umum adalah parkir dibadan jalan umum.

2) Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah yang tidak dikuasai oleh pemerintah daerah, system pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan. Tempat parkir khusus ini berupa kendaraan bermotor dengan mendapatkan izin dari pemerintahan daerah. Yang termaksud jenis parkir ini adalah gedung parkir, pelataran parkir, tempat parkir gratis dan garasi. Gedung parkir adalah tempat parkir pada suatu bangunan atau bagian bangunan, pelataran parkir adalah tempat parkir yang tidak memungut biaya dari pemilik kendaraan yang parkir disuatu lokasi, tempat penitipan kendaraan atau garasi adalah tempat atau bagian bangunan milik

perorangan, pemerintahan daerah atau badan hukum yang diperuntukan sebagai tempat penyimpanan kendaraan bermotor.

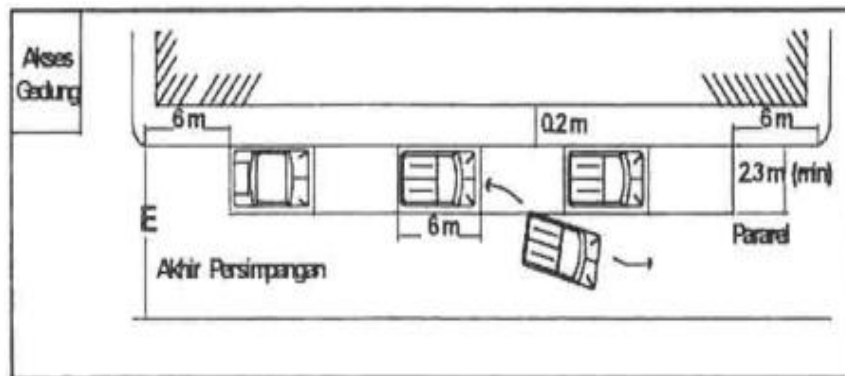
2.1.5 Pola Parkir Kendaraan

1. Pola Parkir di Badan Jalan (*On Street Parking*)

Beberapa pola parkir di badan jalan (*On Street Parking*) yang telah berkembang dikota-kota besar maupun kota- kota kecil. Pola parkir yang sudah berkembang dapat dilihat dari gambar 2.1 sampai dengan 2.15 :

1) Pola Parkir Pararel

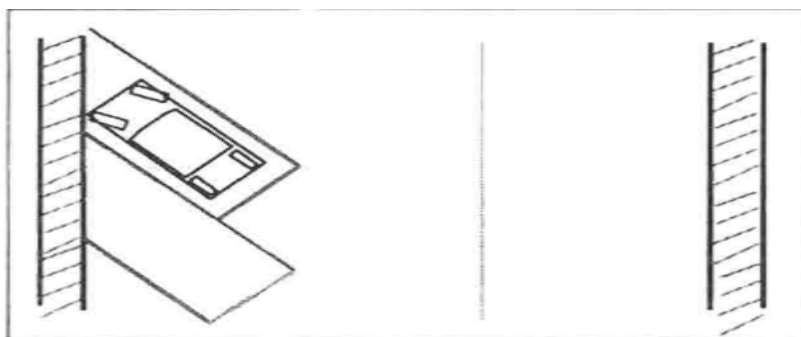
a. Pada daerah datar



Gambar 2.1 Pola Parkir Pararel

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, 1996

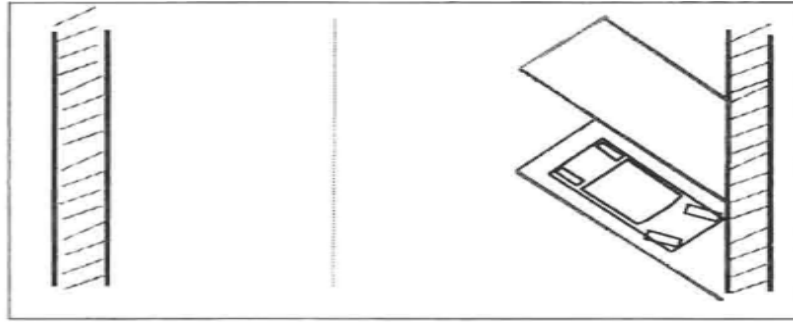
b. Pada daerah Tanjakan



Gambar 2.2 Pola Parkir Tanjakan

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, 1996

c. Pada daerah Turunan

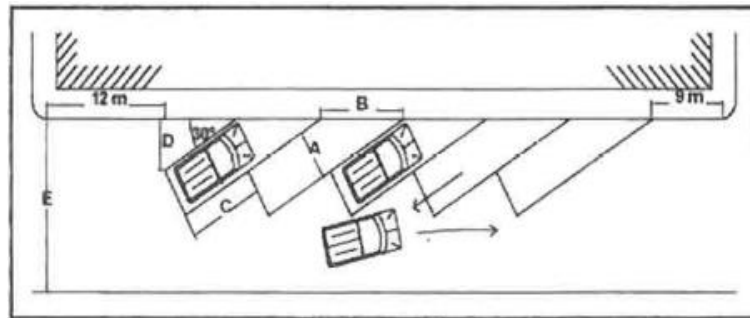


Gambar 2.3 Pola Parkir Turunan

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

2) Pola Parkir Menyudut

a. Pola parkir yang membentuk sudut 30°



Gambar 2.4 Pola Parkir Membentuk Sudut 30°

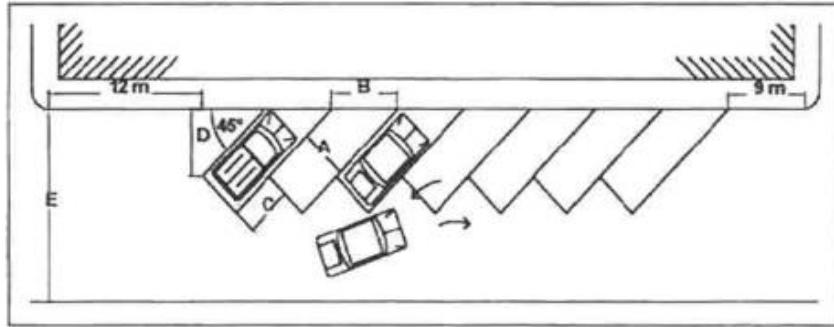
Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

Tabel 2.1. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver pada Pola Parkir Menyudut 30°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,6
Golongan II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,76
Golongan III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

b. Pola parkir yang membentuk sudut 45°



Gambar 2.5 Pola Parkir Sudut 45°

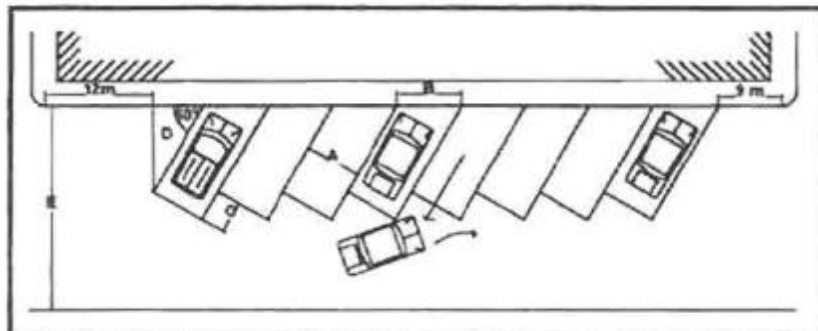
Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

Tabel 2.2. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver pada Pola Parkir Menyudut 45°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	3,5	2,5	5,60	9,30
Golongan II	2,5	3,7	2,6	5,65	9,35
Golongan III	3,0	4,5	3,2	5,75	9,45

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

c. Pola parkir yang membentuk sudut 60°



Gambar 2.6 Pola Parkir Sudut 60°

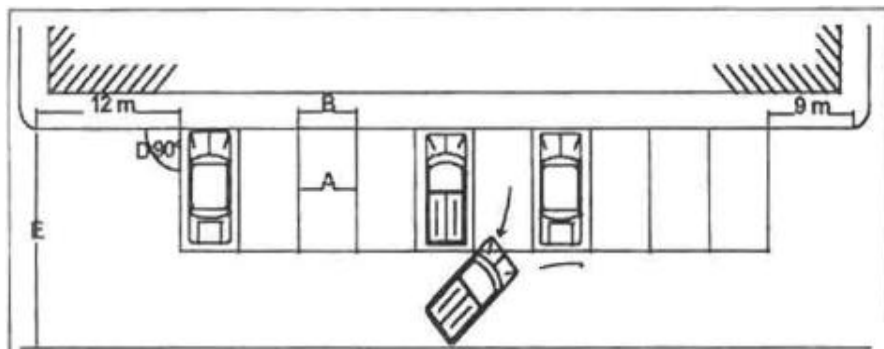
Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

Tabel 2.3. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver pada Pola Parkir Menyudut 60°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,9	1,45	5,95	10,55
Golongan II	2,5	3,0	1,50	5,95	10,55
Golongan III	3,0	3,7	1,85	6,00	10,60

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

d. Pola parkir yang membentuk sudut 90°



Gambar 2.7 Pola Parkir Sudut 90°

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

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

Tabel 2.4. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver pada Pola Parkir Menyudut 90°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,3	-	5,4	11,2
Golongan II	2,5	2,5	-	5,4	11,2
Golongan III	3,0	3,0	-	5,4	11,2

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

Keterangan :

A : Lebar ruang parkir (meter)

B : Lebar kaki ruang parkir (meter)

C : Selisih panjang ruang parkir (meter)

D : Ruang parkir efektif (meter)

E : Ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (meter)

M : Ruang manuver (meter)

2. Pola Parkir Di Luar Badan Jalan (*Off Street Parking*)

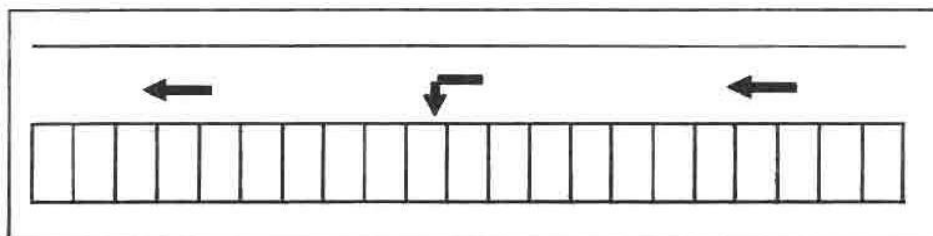
Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996) pola parkir di luar badan jalan dibagi menjadi :

1.) Pola Parkir Satu Sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit di suatu pusat kegiatan, pola parkir ini terdiri dari :

a) Membentuk sudut 90°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi untuk kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sulit dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90°



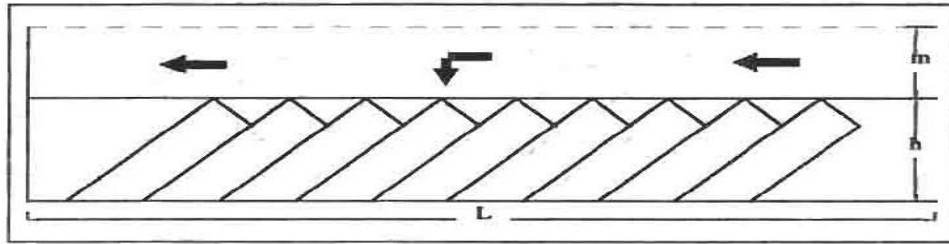
Gambar 2.8 Pola Parkir Sudut 90°

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

b) Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan untuk kemudahan dan kenyamanan

pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih mudah dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut 90°



Gambar 2.9 Pola Parkir Sudut 90°

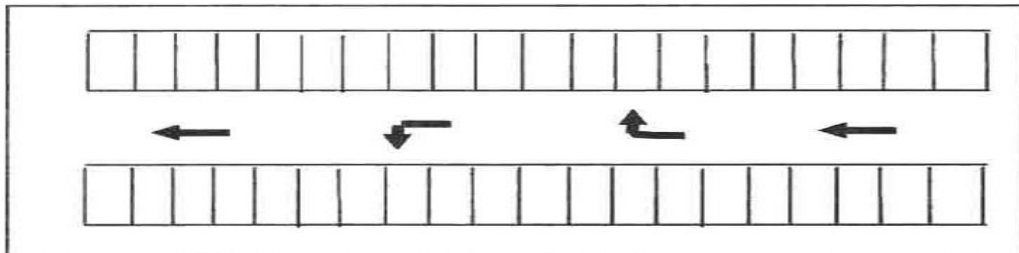
Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

2.) Pola parkir dua sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruangan cukup memadai, pola parkir ini terdiri dari :

a) Membentuk sudut 90°

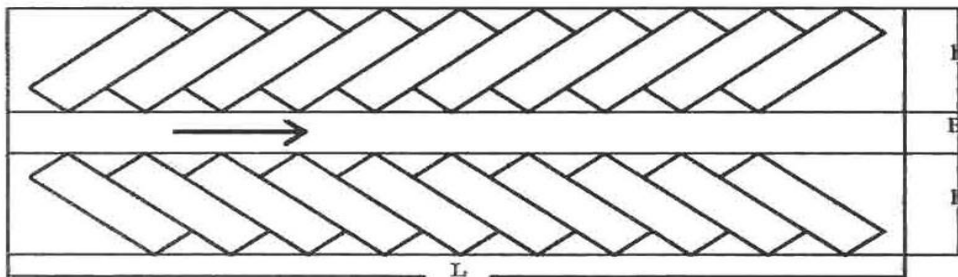
Pada pola parkir ini arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah



Gambar 2.10 Parkir Mobil Dua Sisi dengan Sudut 30° , 45° , 60°

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

b) Membentuk sudut 30° , 45° , 60°



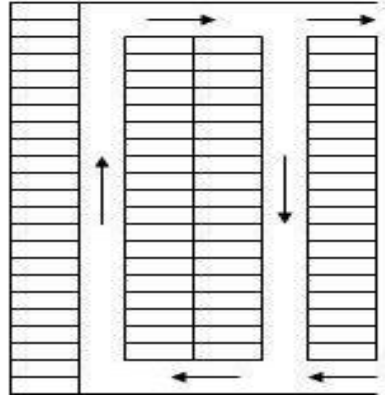
Gambar 2.11 Parkir Mobil Dua Sisi dengan Sudut 30° , 45° , 60°

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

c) Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir cukup luas, pola parkir ini terdiri dari

a) Membentuk sudut 90°

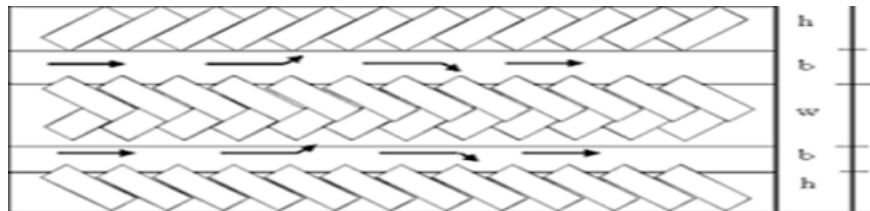


Gambar 2.12 Pola Parkir membentuk Sudut 90°

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996*

b) Membentuk sudut 45°

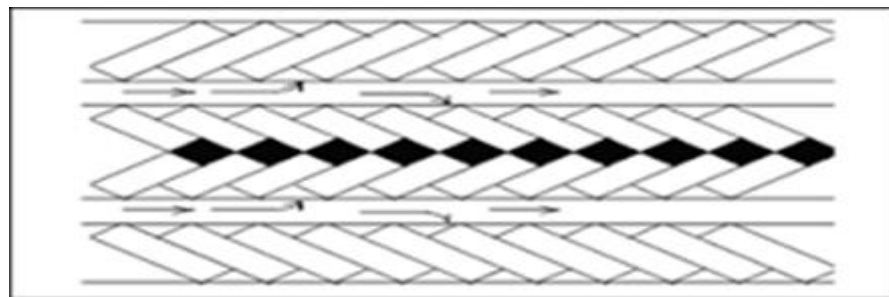
a. Bentuk tulang ikan tipe A



Gambar 2.13 Pola Parkir Pulau Sudut 45° bentuk Tulang Ikan Tipe A

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996*

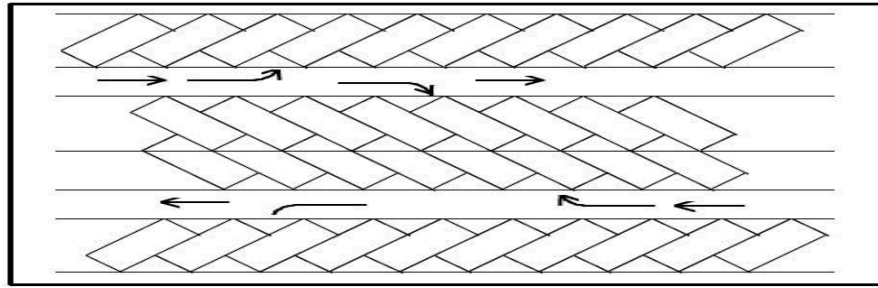
b. Bentuk tulang ikan tipe B



Gambar 2.14 Pola Parkir Pulau sudut 45° bentuk Tulang Ikan Tipe B

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996*

c. Bentuk tukang ikan tipe C



Gambar 2.15 Pola Parkir Pulau sudut 45° bentuk Tulang Ikan Tipe B

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

2.1.6 Permasalahan Parkir

Rahmani (2005), masalah parkir adalah masalah terhadap kebutuhan ruang yang mesti disediakan untuk parkir kendaraan. Penyediaan lahan parkir ini akan membutuhkan ruang tersendiri yang sangat luas, sedangkan penggunaannya sendiri kadang belum maksimal kecuali pada saat jam sibuk atau waktu puncak. Menurut Munawar (2009), aktivitas suatu pusat kegiatan akan menimbulkan bangkitan aktivitas parkir kendaraan. Bangkitan parkir ini akan menimbulkan masalah antara lain:

- a. Bangkitan tidak dapat tertampung oleh fasilitas parkir di luar badan jalan yang tersedia, sehingga meluap ke badan jalan. Luapan parkir di badan jalan akan mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas.
- b. Tidak tersedianya fasilitas parkir di luar badan jalan sehingga bangkitan parkir secara otomatis memanfaatkan badan jalan untuk parkir.

2.1.7 Satuan Ruang Parkir (SRP)

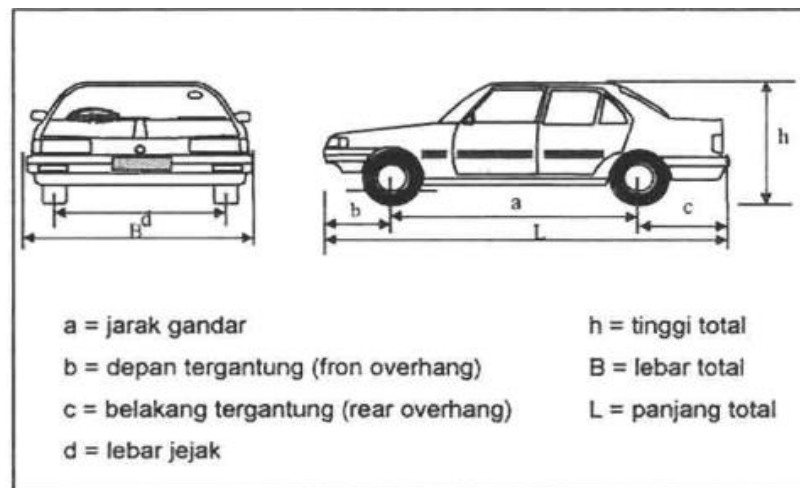
Dalam merencanakan sebuah tempat parkir yang nyaman, perlu diketahui kebutuhan akan ruang parkir yang ditentukan berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP). Berdasarkan pedoman teknis penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996, satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu.

2.1.8 Dasar Dasar Pertimbangan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Ada beberapa pertimbangan yang diambil untuk menentukan Satuan Ruang Parkir (SRP). Berdasarkan pedoman perencanaan dan pengoperasian fasilitas parkir, hal-hal yang menjadi pertimbangan dalam menentukan satuan ruang parkir adalah:

a) Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Dimensi kendaraan yang dimaksud adalah untuk mobil penumpang dengan menggunakan standar dimensi kendaraan mobil penumpang yang dikeluarkan oleh Ditjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum. Dimensi kendaraan sebagai berikut (*Bina Marga 1992*), panjang (L)=4,7 m, Lebar total (d)= 1,7 m, tinggi(h)= 2,0 m, depan tergantung=0,8 m, belakang tergantung= 12 m, jarak gandar =2,7 m, radius putar minimum=6,0 m



Gambar 2.16 Dimensi Kendaraan Standar untuk mobil penumpang

Sumber ; PTPFP Dirjen Perhubungan Darat, 1996

b) Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir disampingnya ketika penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas diberikan untuk kendaraan yang parkir baik pada arah lateral dan longitudinal. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

c) Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukannya pintu kendaraan merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Lebar bukannya pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukannya pintu kendaraan

pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Karakteristik penggunaan kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dibagi menjadi tiga bagian. Dapat dilihat pada tabel 2.5.

Tabel 2.5. Lebar Bukaannya Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Penggunaan atau peruntukan fasilitas parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	Karyawan/pekerja kantor Tamu/pengunjung pusat kegiatan Perdagangan, Pemerintahan, Universitas	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 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 : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir, 1996

2.1.9 Penentuan Satuan Ruang Parkir

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan dalam menentukan satuan ruang parkir(SRP) dibagi mejadi tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan satuan ruang parkir untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan seperti pada tabel 2.6.

Tabel 2.6. Penentuan Satuan Ruang Parkir

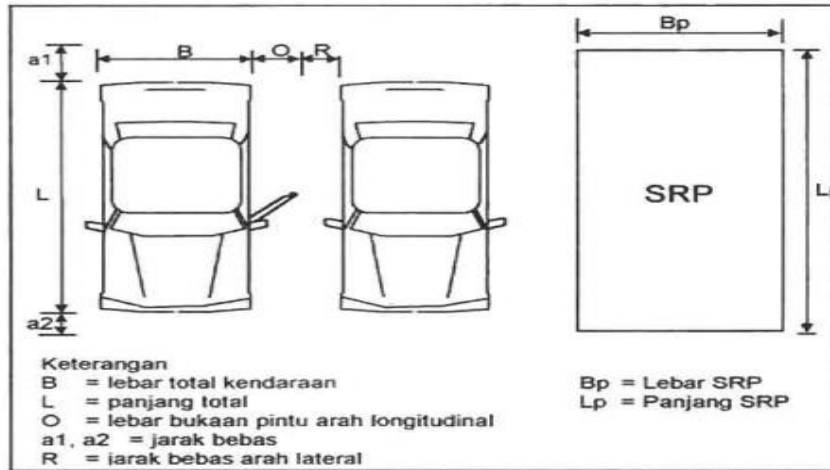
	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir
1	a. Mobil penumpang untuk golongan I	2.30 X 5.00
	b. Mobil penumpang untuk golongan II	2.51 X 5.00
	c. Mobil penumpang untuk golongan	3.00 X 5.00
2	Bus/Truk	3.40 X 12.50
3	Motor	0.75 X 2.00

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir, 1996

Analisis untuk masing- masing jenis kendaraan dapat dibedakan menjadi :

a) Satuan ruang parkir untuk mobil penumpang.

Satuan ruang parkir untuk mobil penumpang ditunjukkan pada gambar berikut:



Gambar 2.17 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang (cm)

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

Besar nilai satuan ruang parkir untuk tiap mobil penumpang adalah sebagai berikut :

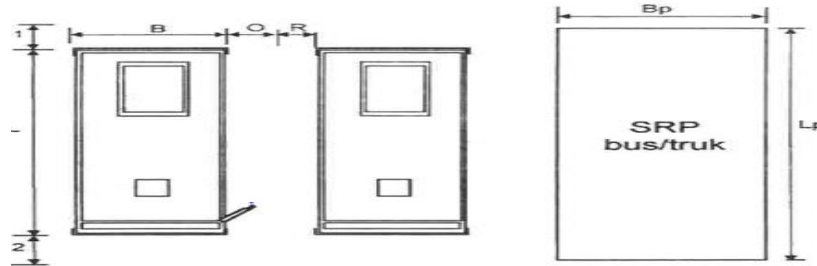
Tabel 2.7. Nilai satuan ruang parkir untuk mobil penumpang

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

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

b) Satuan Ruang parkir untuk Bus / Truck

Satuan ruang parkir untuk mobil penumpang ditunjukkan pada gambar berikut :



Gambar 2.18 Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

Besar nilai satuan ruang parkir untuk tiap mobil penumpang adalah sebagai berikut :

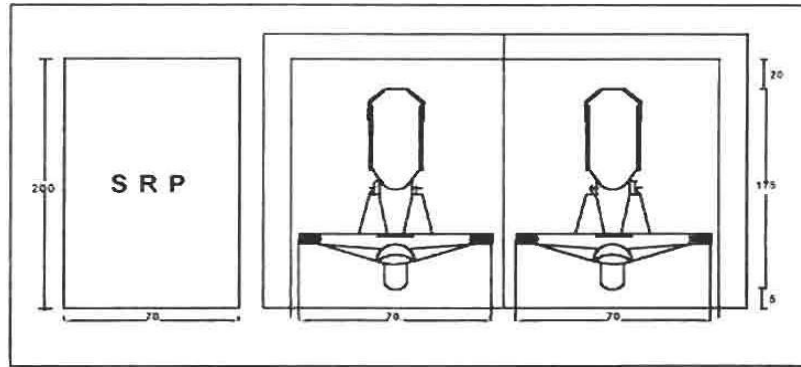
Tabel 2.8. Nilai satuan ruang parkir untuk tiap mobil penumpang

Bus /Truck kecil	B=170	$A^1 = 10$	$B_p = 300=B+O+R$
	O=80	$A^2 = 470$	$L_p = 500= L + A^1 + A^2$
	R=30	L = 20	
Bus / Truck Sedang	B= 200	$A^1 = 20$	$B_p = 320=B+O+R$
	O=80	$A^2 = 80$	$L_p = 500= L + A^1 + A^2$
	R=40	L = 20	
Bus / Truck Besar	B= 250	$A^1 = 30$	$B_p = 380=B+O+R$
	O=80	$A^2 = 1200$	$L_p = 1250= L + A^1 + A^2$
	R=50	L = 20	

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

c) Satuan ruang parkir untuk sepeda motor

Satuan Ruang Parkir untuk sepeda motor ditunjukkan pada gambar berikut:



Gambar 2.19 Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor (dalam cm)

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas perparkiran.

2.1.10 Standar Kebutuhan Ruang Parkir

Standar kebutuhan parkir adalah suatu ukuran yang dipergunakan untuk jumlah kebutuhan parkir kendaraan berdasarkan fasilitas dan fungsi dari tata guna lahan. Kebutuhan untuk tata guna lahan berbeda-beda. Oleh sebab itu diperlukan penelitian untuk menentukan standar kebutuhan ruang parkir yang nantinya dipakai dalam perencanaan fasilitas parkir menurut fungsi tata guna lahan

Menurut pedoman Teknis penyelenggaraan fasilitas parkir Departemen Perhubungan Direktur Jendral Perhubungan Darat tahun 1996, penentuan fasilitas parkir sebagai berikut:

1. Jenis Peruntukan Kebutuhan Parkir

1) Kegiatan Parkir Yang Tepat

- a) Pusat perdagangan
- b) Pusat perkantoran swasta atau pemerintahan
- c) Pusat perdagangan eceran atau swalayan
- d) Pasar
- e) Sekolah
- f) Tempat rekreasi
- g) Hotel dan penginapan
- h) Rumah sakit

2) Kegiatan parkir yang bersifat sementara

- a) Bioskop
- b) Tempat pertunjukan

- c) Tempat pertandingan olahraga
- d) Rumah ibadah

2. Standar Kebutuhan Ruang Parkir

Standar kebutuhan ruang parkir akan berbeda-beda untuk tiap jenis tempat kegiatan. Hal ini disebabkan oleh perbedaan tipe pelayanan, tarif yang dikenakan, ketersediaan ruang parkir tingkat kepemilikan kendaraan bermotor, dan tingkat pendapatan masyarakat. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996, standar kebutuhan ruang parkir pada pusat perdagangan, pasar swalayan, pasar adalah sebagai berikut:

1) Pusat Perdagangan

Parkir di pusat perdagangan dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu pekerja yang bekerja di pusat perdagangan tersebut dan pengunjung. Pekerja umumnya parkir untuk jangka panjang dan pengunjung untuk jangka pendek. Karena tekanan penyediaan ruang parkir untuk pengunjung maka kriteria yang digunakan sebagai acuan penentuan kebutuhan ruang parkir adalah luas areal kawasan perdagangan.

Tabel 2.9. Kebutuhan ruang parkir dikawasan perdagangan

Luas Areal Total (100 m)	10	20	50	100	5000	1000	1500	2000
SRP	59	67	88	125	415	777	1140	1502

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas perparkiran, 1996

2) Pedagang Eceran atau Pasar Swalayan

Sama seperti pusat perdagangan, pasar swalayan mempunyai karakteristik parkir yang sama

Tabel 2.10. Kebutuhan ruang parkir dipasar swalayan

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

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas perparkiran, 1996

3) Pasar

Pasar juga mempunyai karakteristik yang hampir sama dengan pusat perdagangan atau pasar swalayan, walaupun kalangan yang mengunjungi pasar lebih banyak dari golongan dengan pendapat menengah kebawah

Tabel 2.11. Kebutuhan ruang parkir di pasar

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

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas perparkiran, 1996

Berdasarkan ukuran ruang parkir yang belum tercantum di atas dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.12. Ukuran kebutuhan ruang parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif SRP /	3,5 – 7,5
Pertokoan	100 m ² luas lantai efektif SRP / 100 m ²	3,5 – 7,5
Pasar Swalayan	luas lantai efektif	3,5 – 7,5
Pasar		
Pusat Perkantoran	SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 – 3,5
Pelayanan bukan umum		
Pelayanan umum	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	1,5 – 3,5
Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 – 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 – 1,0
Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,2 – 1,3
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 – 0,4

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

2.2. Tata Guna Lahan

Tata Guna Lahan Lahan didefinisikan sebagai keseluruhan kemampuan muka daratan beserta segala gejala di bawah permukaannya yang bersangkutan paut dengan pemanfaatannya dengan manusia (Tejoyuwono, 1986). Tata guna lahan didefinisikan sebagai fungsi lahan yang ditentukan oleh kondisi alam maupun oleh campur tangan manusia, dan secara khusus sering merujuk pada pengelolaan lahan terhadap kebutuhan manusia (FAO, 1999). Tata guna lahan berarti pengaturan penggunaan tanah yang meliputi penggunaan permukaan bumi di daratan dan penggunaan permukaan bumi di lautan (Jayadinata, 1999). Menurut Wendika, et al. (2012), tata guna lahan adalah upaya dalam merencanakan penggunaan lahan dengan pembagian fungsi-fungsi kawasan tertentu, misalnya fungsi permukiman, perdagangan, perindustrian, dan sebagainya.

Chapin (1979) berpendapat penggunaan lahan dapat digolongkan menjadi dua bagian utama, yaitu:

- a. Guna lahan terbangun, meliputi penggunaan lahan perumahan, industri, komersial, dan institusi
- b. Guna lahan tak terbangun, meliputi penggunaan lahan untuk aktivitas kota (kuburan, rekreasi, transportasi, ruang terbuka hijau) dan non aktivitas kota (pertanian, perkebunan, dan area perairan) Ada 3 (tiga) sistem yang berhubungan dengan penggunaan lahan kota, yaitu (Chapin, 1979 dalam Fonataba, 2010):

1) Sistem aktivitas kota

Berhubungan dengan manusia dan lembaganya seperti rumah tangga, perusahaan pemerintahan dan lembaga-lembaga lain dalam mengorganisasikan hubungan-hubungan mereka sehari-hari dalam memenuhi kebutuhan dasar manusia dan keterkaitan antara yang satu dengan yang lain dalam waktu dan ruang. Dalam Melakukan interaksi ini, melibatkan dimensi hubungan yang kadangkadang menggunakan media tetapi tidak jarang juga berhadapan langsung dengan didukung oleh sistem transportasi. Jadi, dalam konteks ini sistem aktivitas kota mewujudkan aktivitas-aktivitas antar tempat dan antar perjalanan dan tempat sebagai pelengkap kegiatan mereka. Dengan kata lain, pergerakan diwujudkan dalam jaringan transportasi dan aktivitas dalam bentuk guna lahan.

2) Sistem pengembangan lahan

Berhubungan dengan proses konversi atau rekonversi lahan (ruang) dan penyesuaiannya bagi kegunaan manusia dalam mendukung sistem aktivitas yang telah ada sebelumnya. Sistem pengembangan lahan ini berhubungan dengan lahan kota baik bagi dari segi penyediaan maupun dari segi ekonomisnya. Unsur-unsur yang terlibat dalam sistem pengembangan lahan adalah pemilik lahan, developer, konsumen, agen keuangan dan agen-agen masyarakat.

3) Sistem lingkungan

Berhubungan dengan unsur-unsur biotik dan abiotik yang dihasilkan dari proses alam yang dikaitkan dengan air, udara dan zat-zat lain. Sistem ini berfungsi untuk menyediakan tempat bagi kehidupan dan keberadaan manusia dan habitat serta sumber daya untuk mendukung kelangsungan hidup manusia.

Dari beberapa pendapat pakar di atas, terdapat perbedaan definisi mengenai tata guna lahan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2.1. berikut.

Tabel 2.13. Kajian Tata Guna Lahan

No.	Sumber Teori	Definisi
1)	FAO (1999)	Fungsi lahan yang ditentukan oleh kondisi alam maupun oleh campur tangan manusia, dan secara khusus sering merujuk pada pengelolaan lahan terhadap kebutuhan manusia
2)	Jayadinata (1999)	Pengaturan penggunaan tanah yang meliputi penggunaan permukaan bumi di daratan dan penggunaan permukaan bumi di lautan
3)	Wendika, et al. (2012)	Upaya dalam merencanakan penggunaan lahan dengan pembagian fungsi-fungsi kawasan tertentu, misalnya fungsi permukiman, perdagangan, perindustrian, dan sebagainya

Sumber : Hasil Sintesa, 2014

Berdasarkan pengertian-pengertian diatas, dapat diketahui bahwa tata guna lahan merupakan suatu proses campur tangan manusia dalam melakukan perencanaan kebutuhan lahan sesuai dengan kebutuhan manusia. Selain itu juga dapat diketahui bahwa dalam tata guna lahan berkaitan dengan sistem kegiatan manusia yang

kemudian dapat membentuk pergerakan sehingga terwujudnya jaringan transportasi dan aktifitas manusia dalam bentuk guna lahan.