

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Umum

Pada Bab II, peneliti memberikan penjabaran mengenai kajian teori yang berkaitan dengan tujuan penelitian yang akan dilakukan, dan masalah penelitian yang berfokus dengan indeks parkir. Variable penelitian diantaranya ketersediaan lahan parkir *Off Street* dan dimensi ruang parkir dari tiap unit kegiatan. Untuk mendapatkan hasil penelitian sesuai tujuan penelitian maka dibutuhkan teori meliputi tipe parkir, satuan ruang parker (SRP), analisis kebutuhan parkir, dan kareteristik parkir (akumulasi parkir, durasi parkir, index parkir). Teori yang dipilih akan dijadikan ketentuan atau dasar untuk pembahasan dalam penelitian yang dilakukan.

2.2. Tata Guna Lahan

Menurut Prof. Dr. Ir. Sumbangan Baja.M.Phill (2012) Tata guna lahan adalah aktivitas penilaian secara sistematis terhadap potensi lahan, dalam rangka untuk memilih, mengadopsi, dan menentukan pilihan penggunaan lahan terbaik dalam ruang berdasarkan potensi dan kondisi biofisik, ekonomi, dan sosial untuk meningkatkan produktivitas dan ekuitas, dan menjaga kelestarian lingkungan.

Yang dimaksud dengan perencanaan tata guna lahan rasional (*rational land use planning*) menurut Van Lier dan De Wrachien (2002) adalah:

1. Perencanaan yang megoptimalkan penggunaan dan pengelolaan sumber daya lahan dengan tetap memperhatikan keseimbangan antara pengembangan dan perlindungan serta pelestarian lingkungan melalui optimalisasi pemanfaatan data, metode, dan prinsip-prinsip saintifik.
2. Perencanaan tata ruang dipraktikan secara luas merupakan istilah generik untuk semua sistem (*perencanaan tata guna lahan, perencanaan kota, perencanaan pedesaan, atau perencanaan teritorial*), yang telah mencakup berbagai aspek (fisik, ekonomi, dan sosial budaya) dan bahkan dipandang sebagai sistem perencanaan formal darat, laut, dan udara. Dari definisi tersebut, perencanaan tata tata ruang menekankan tiga perspetif, yakni:

- a. Mengacu pada metode tertentu, karena rencana tata ruang mengadopsi perencanaan rasional,
- b. Digunakan oleh sektor publik, yang menekankan bahwa prosesnya harus formal dan untuk kepentingan umum, dan
- c. Mempengaruhi distribusi kegiatan-kegiatan dalam ruang pada masa yang akan datang.

Untuk memperkuat tiga prespektif diatas, selanjutnya memberikan penjelasan secara komprehensif secara lebih luas, bahwa perencanaan tata ruang menekankan berbagai aspek dan pandangan sebagai berikut:

- a. Perencanaan tata ruang dilakukan dengan tujuan menciptakan organisasi teritorial penggunaan lahan yang lebih rasional, dan hubungan antara berbagai penggunaan lahan untuk menyeimbangkan tuntutan pembangunan dengan kebutuhan untuk melindungi lingkungan hidup dan untuk mencapai tujuan sosial ekonomi.
- b. Perencanaan tata ruang mencakup langkah-langkah untuk mengkoordinasikan dampak spasial dari kebijakan sektor lainnya.
- c. Diupayakan untuk mencapai pembangunan ekonomi antar daerah yang lebih merata.
- d. Untuk mengatur konversi penggunaan lahan.

Perencanaan tata ruang merupakan proses pengambilan keputusan formal sehingga harus selalu mempertimbangkan tuntutan sosial, ekologis, dan ekonomi. Perencanaan tata ruang merupakan instrumen pengendali dan juga produser regulasi yang harus dapat:

- a. Mendukung pengembangan ekonomi masyarakat.
- b. Mencapai pengurangan kesenjangan antar daerah.
- c. Mendukung pembangunan dan stabilitas sumber daya.
- d. Mendukung keberlanjutan perlindungan lingkungan termasuk keselamatan manusia.

2.3. Definisi Parkir

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

Definisi parkir adalah keadaan yang tidak bergerak atau suatu kendaraan yang bersifat sementara saat ditinggalkan oleh pengemudinya. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk mencari tempat untuk memarkirkan kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat aktifitasnya. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan area parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Dalam membahas masalah perparkiran, perlu diketahui beberapa istilah penting, yaitu sebagai berikut:

- a. Kapasitas Parkir: kapasitas parkir (nyata)/kapasitas yang terpakai dalam satu-satuan waktu atau kapasitas parkir yang disediakan (parkir kolektif) oleh pihak pengelola.
- b. Kapasitas Normal: kapasitas parkir (teoritis) yang dapat digunakan sebagai tempat parkir, yang dinyatakan dalam kendaraan. Kapasitas parkir dalam gedung perkantoran tergantung dalam luas lantai bangunan, maka makin besar luas lantai bangunan, makin besar pula kapasitas normalnya.
- c. Durasi Parkir: lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi.
- d. Kawasan parkir: kawasan pada suatu area yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.
- e. Kebutuhan parkir: jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum, dan tarif parkir.
- f. Lama Parkir: jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia yang dinyatakan dalam 1/2 jam, 1 jam, 1 hari.
- g. Puncak Parkir: akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan.
- h. Jalur sirkulasi: tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
- i. Jalur gang: merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
- j. Retribusi parkir: pungutan yang dikenakan pada pemakai kendaraan yang memarkir kendaraannya di ruang parkir.

2.4. Tipe Parkir

2.4.1. Parkir Menurut Tempat

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996 tempat parkir dibedakan menjadi:

- a. Parkir di badan jalan (*On Street Parking*)
 - 1) Pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir.
 - 2) Pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir.
- b. Parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*)
 - 1) Fasilitas parkir untuk umum adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri.
 - 2) Fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama.

2.4.2. Status Parkir

Menurut Undang-undang Lalu Lintas No.22/2009 status parkir dapat dikelompokkan menjadi:

a. Parkir Umum

Parkir Umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah, jalan, lapangan yang dimiliki/dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

b. Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah yang dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.

c. Parkir Darurat

Parkir darurat adalah perparkiran di tempat-tempat umum baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan ataupun lapangan milik atau penguasaan Pemerintah Daerah atau swasta karena kegiatan insidental.

d. Taman Parkir

Taman parkir adalah suatu area bangunan perparkiran yang dilengkapi dengan fasilitas sarana perparkiran yang pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

e. Gedung Parkir

Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak yang mendapat izin dari pemerintah daerah.

2.4.3. Parkir Menurut Jenis Kepemilikan dan Pengelolaan

Menurut Undang-undang Lalu Lintas No.22/2009 jenis kepemilikan dan pengelolaan parkir dapat digolongkan menjadi:

- a. Parkir yang dimiliki dan dikelola oleh swasta.
- b. Parkir yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah tetapi pengelolaannya oleh pihak swasta.
- c. Parkir yang dimiliki dan dikelola oleh Pemerintah Daerah

2.5. Survei Parkir

Beberapa cara penelitian yang tepat digunakan untuk *offstreet parking*

Menurut Hobbs(1995),yaitu:

1. Cara *Cordon Count*, yaitu dengan mendirikan pos-pos pencatat terpisah yang masing-masing menghitung jumlah kendaraan yang datang dan meninggalkan area parkir dalam kurun waktu yang ditentukan. Cara ini dapat member gambaran mengenai kebutuhan fasilitas parkir kawasan tersebut.
2. Cara *Direct Interview*, yaitu dengan cara mengadakan wawancara langsung kepada pengemudi. Dalam wawancara akan diperoleh data-data meliputi :
 - a. Nomor registrasi kendaraan
 - b. Klasifikasi kendaraan
 - c. Waktu kendaraan masuk
 - d. Waktu kendaraan keluar
 - e. Tujuan utama parkir
 - f. Kondisi lokasi parkir dan data lainnya.

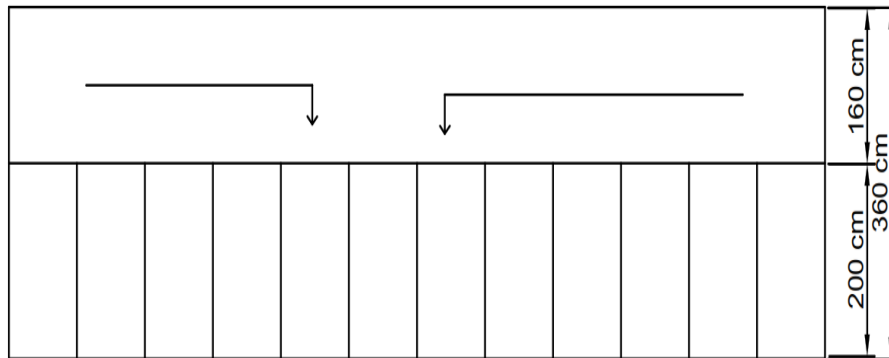
Dari cara penelitian menurut Hobbs (1995), menggunakan kedua cara tersebut yaitu cara *Cordon Count dan Direct Interview*, yang akan di gunakan dalam penelitian ini.

2.6. Posisi Parkir

Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996 posisi parkir *offstreet* kendaraan dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu:

2.6.1 Parkir kendaraan satu sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir sempit, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.1. di bawah ini

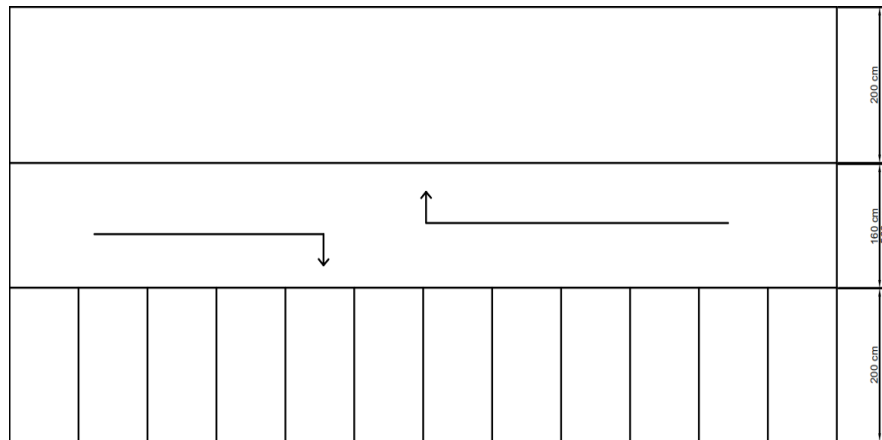


Gambar 2.1. Pola Parkir Satu Sisi

Sumber : Penulis 2023

2.6.2 Parkir kendaraan dua sisi

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas >5,6 m), seperti yang ditunjukkan pada Gambar 2.2

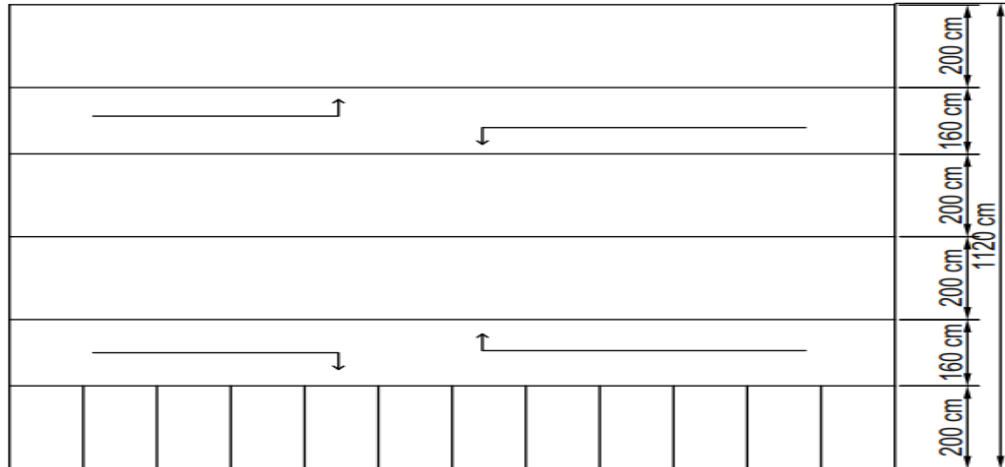


Gambar 2.2. Pola Parkir Dua Sisi

Sumber : Penulis 2023

2.6.3. Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas. Gambar pola parkir dapat dilihat pada Gambar 2.3.



Gambar 2.3. Pola Parkir Pulau

Sumber : Penulis 2023

2.7. Satuan Ruang Parkir

2.7.1. Dimensi Ruang Parkir

Suatu "Satuan Ruang Parkir" (SRP) adalah tempat untuk satu kendaraan. Dimensi ruang parkir menurut Ditjen Perhubungan Darat dipengaruhi oleh:

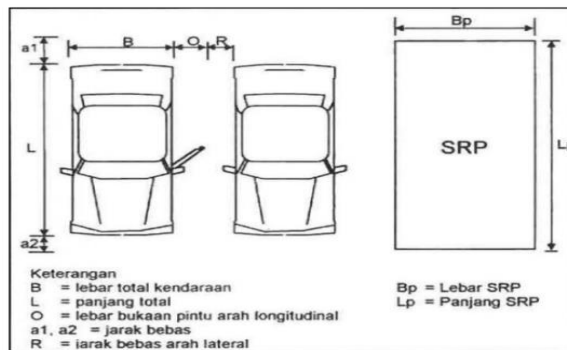
1. Lebar total kendaraan
2. Panjang total kendaraan
3. Jarak bebas arah *longitudinal*
4. Jarak bebas arah *lateral*

Penentuan SRP untuk sepeda motor penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, dapat dilihat pada Tabel 2.1 dan satuan parkir sepeda motor, dapat dilihat pada Gambar 2.4 dan gambar 2.5.

Tabel 2.1. Dimensi Kendaraan

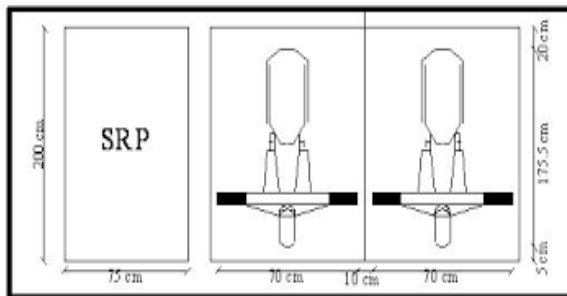
No.	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP) (m ²)
1	Mobil Penumpang Golongan I	2,30 x 5,00
2	Mobil Penumpang Golongan II	2,50 x 5,00
3	Mobil Penumpang Golongan III	3,00 x 5,00
4	Bus atau Truk	3,40 x 6,80
5	Sepeda Motor	0,75 x 1,60

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1996



Gambar 2.4 Satuan Ruang Parkir (SRP) Mobil Penumpang

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1996



Gambar 2.5 Satuan Ruang Parkir Sepeda Motor

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1996

2.8. Analisis Kebutuhan Parkir

2.8.1. Standar Kebutuhan Parkir

Standar kebutuhan parkir adalah suatu ukuran yang dapat dipergunakan untuk jumlah kebutuhan parkir kendaraan berdasarkan fasilitas dan fungsi dari tataguna lahan. Kebutuhan parkir untuk setiap tata guna lahan berbeda-beda, begitu pula untuk setiap negara bahkan daerah mempunyai standar yang berbeda-beda. Oleh sebab itu diperlukan penelitian untuk

menentukan standar kebutuhan sendiri yang nantinya dapat dipakai dalam perencanaan fasilitas parkir menurut fungsi tata guna lahan yang diteliti. Untuk standar kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada tabel.

Tabel 2.2. Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir

Peruntukan	Satuan Ruang Parkir	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat perdagangan		
• Pertokoan	SRP/100m ² luas lantai efektif	3,5–7,5
• Pasar Swalayan	SRP/100m ² luas lantai efektif	3,5–7,5
• Pasar	SRP/100m ² luas lantai efektif	
Pusat Perkantoran		
• Pelayanan bukan umum	SRP/100m ² luas lantai efektif	1,5–3,5
• Pelayanan umum	SRP/100m ² luas lantai efektif	
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: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

2.8.2 Analisis Karakteristik Parkir

Menurut Hobbs FD (1995), hal – hal yang diperlukan untuk survei antara lain :

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir pada saat tertentu, di suatu tempat gedung parkir atau pelataran parkir Lindawati (2012). Untuk menghitung akumulasi parkir dipergunakan persamaan sebagai berikut :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x \dots\dots\dots(1)$$

dengan:

$E_i = \text{Entri}$ (jumlah kendaraan yang masuk lokasi)

$E_x = \text{Extime}$ (kendaraan yang keluar lokasi)

Jika sebelum diadakan pengamatan, sudah ada kendaraan yang parkir dilokasi survey maka jumlah kendaraan yang ada tersebut dijumlahkan dalam harga akumulasi yang disebut yaitu :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x \dots\dots\dots(2)$$

Dengan :

X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya

2. Durasi Parkir

Durasi parkir merupakan rentang waktu sebelum kendaraan parkir dalam menit atau jam Lindawati (2012). Durasi parkir dihitung dengan persamaan :

$$\text{Durasi} = \text{Extime} - \text{Entime} \dots\dots\dots(3)$$

Dengan :

Extime = Saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

Entime = Saat kendaraan masuk lokasi parkir

3. Indeks Parkir

Indeks parkir merupakan presentase jumlah tempat parkir yang disediakan secara teoritis dengan jumlah kendaraan parkir yang menempati (yang terjadi) Dewi (2011).

indeks parkir dihitung dengan persamaan :

$$IP = \left(\frac{\text{Akumulasi parkir}}{\text{Ruang parkir tersedia}} \right) \dots\dots\dots(4)$$

Sebagai pedoman besaran nilai IP adalah:

Nilai $IP > 1$ artinya kebutuhan parkir melebihi daya tampung / jumlah petak parkir.

Nilai $IP < 1$ artinya kebutuhan parkir di bawah daya tampung / jumlah petak parkir.

Nilai $IP = 1$ artinya kebutuhan parkir seimbang dengan daya tampung / jumlah petak parkir.