BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan menjelaskan mengenai pengertian umum yang berhubungan dengan parkir, cara dan jenis parkir, pengaturan parkir, metode-metode parkir, kebijakan parkir, serta standar kebutuhan parkir.

2.1 Pengertian Umum

Pengertian umum disini menjelaskan tentang berbagai hal yang berhubungan dengan pengertian-pengertian parkir menurut para ahli, istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian parkir, serta pengertian dari satuan ruang parkir (SRP).

2.1.1 Pengertian Tentang Fasilitas Perparkiran

Sebuah kota membutuhkan bermacam-macam fasilitas yang dapat digunakan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Dalam Kamus Tata Ruang, fasilitas dapat diartikan sebagai :

1. Bangunan atau ruang terbuka
2. Istilah umum yang dipakai untuk menunjukan pada suatu unsur penting dalam aset pemerintahan atau pemberian pelayanan jasa pada umumnya.
3. Jaringan dan atau bangunan yang memberikan pelayanan dengan fungsi tertentu kepada masyarakat maupun perorangan berupa kemudahan kehidupan masyarakat dan pemerintah.
4. Menunjang kebutuhan masyarakat

Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada kurun waktu. Pusat kota sebagai kawasan penarik perjalanan, telah menimbulkan banyak permasalahan di bidang lalu lintas, antara lain tingkat penggunaan fasilitas parkir yang tidak merata dan keterbatasan penyediaan lokasi parkir di pusat kota. Fasilitas parkir sebagai salah satu elemen penting dalam

sistem transportasi perkotaan saat ini, perlu pengaturan dalam penggunaannya. Fasilitas parkir yang efisien dapat menciptakan lalu lintas di kawasan tersebut menjadi lebih tertib dan lancar. Pemilihan lokasi parkir terkait dengan tingkat kepuasan yang didapatkan oleh para pengguna parkir dalam memilih lokasi parkir, antara lain disebabkan oleh tarif, jarak berjalan menuju tempat tujuan, kenyamanan dan keamanan, dan kemudahan mendapat lokasi parkir.

Meningkatnya tingkat perekonomian masyarakat, menyebabkan tumbuhnya tempat-tempat usaha baru yang umumnya terletak di pinggir jalan dengan volume lalu lintas padat, tempat-tempat usaha tersebut umumnya tidak menyediakan lahan parkir yang cukup sehingga menyebabkan pengunjung memarkir kendaraan pada badan jalan. Hal tersebut dapat menyebabkan lebar efektif jalan berkurang.

2.1.2 Pengertian Parkir

Lalu lintas yang bergerak baik yang bergerak lurus maupun belok pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai ketempat tujuan, dan kendaraan yang dibawa akan di parkir atau bahkan akan ditinggal pemiliknya di ruang parkir. Beberapa definisi parkir dari beberapa sumber diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Menurut Poerwadarmita (1976), parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat.
2. Pignataro (1973) dan Sukanto (1985) menjelaskan bahwa parkir adalah memberhentikan dan menyimpan kendaraan (mobil, sepeda motor, sepeda, dan sebagainya) untuk sementara waktu pada suatu ruang tertentu. Ruang tersebut dapat berupa tepi jalan, garasi atau pelataran yang disediakan untuk menampung kendaraan tersebut.
3. Dijelaskan dalam buku peraturan lalu lintas (1998) pengertian dari parkir yaitu tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung kendaraan dan kebutuhan.
4. Parkir adalah tempat menempatkan/memangkal dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Warpani,1988).

5. Sedangkan menurut Kepmen Perhub No. 4 Th. 1994, parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.

2.1.3 Istilah-Istilah yang Digunakan dalam Parkir

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

1. *Kapasitas Parkir* : kapasitas parkir (nyata)/kapasitas yang terpakai dalam satu satuan waktu atau kapasitas parkir yang disediakan (parkir kolektif) oleh pihak pengelola.
2. *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.
3. *Durasi Parkir* : lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi.
4. *Kawasan parkir* : kawasan pada suatu areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.
5. *Kebutuhan parkir* : jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat pemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum, dan tarif parkir.
6. *Lama Parkir* : jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia yang dinyatakan dalam 1/2 jam, 1 jam, 1 hari.
7. *Puncak Parkir* : akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan.
8. *Jalur sirkulasi* : tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
9. *Jalur gang* : merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
10. *Retribusi parkir* : pungutan yang dikenakan pada pemakai kendaraan yang memarkir kendaraannya di ruang parkir.

2.1.4 Satuan Ruang Parkir (SRP)

Suatu satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan buka pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang. Satuan ruang parkir digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir. Tetapi untuk menentukan satuan ruang parkir tidak terlepas dari pertimbangan-pertimbangan seperti halnya satuan-satuan lain. Pada ruang parkir dikendalikan, ruang parkir harus diberi ruang marka pada permukaan jalan. Ruang parkir dibagi dalam dua bentuk, yaitu :

1. *Ruang parkir sejajar*; lebih diinginkan jika kendaraan-kendaraan berjalan melampaui ruang parkir tersebut dan kemudian masuk mundur. Ukuran standar untuk bentuk ini adalah 6,1 x 2,3 atau 2,4 meter.
2. *Ruang parkir bersudut*, makin besar sudut masuknya, maka makin kecil luas daerah masing-masing ruang parkirnya, akan tetapi makin besar juga lebar jalan yang diperlukan untuk membuat lingkaran membelok bagi kendaraan yang memasuki ruang parkir.

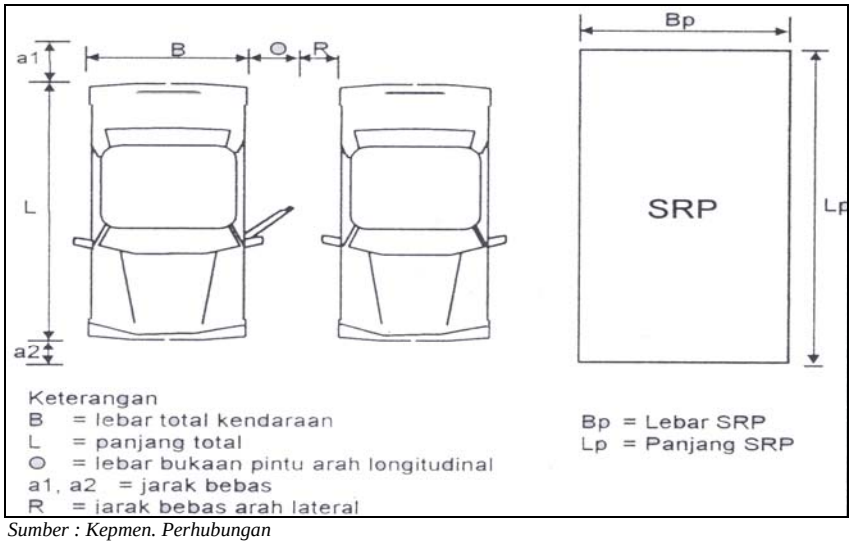
Penentuan satuan ruang parkir (SRP) untuk masing-masing jenis kendaraan telah dianalisis sedemikian rupa dan dengan beberapa pendekatan. Penentuan SRP dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) golongan seperti pada Tabel II.1 di bawah ini.

Tabel II.1

Penentuan Satuan Ruang Parkir

No	Jenis Kendaraan	Pengguna dan/atau peruntukan fasilitas parkir	Satuan Ruang Parkir (m^2)
1	a. Mobil penumpang untuk golongan I	Karyawan/pekerja kantor, tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas.	2,30 x 5,00
	b. Mobil penumpang untuk golongan II	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop.	2,50 x 5,00
	c. Mobil penumpang untuk golongan III	Orang cacat	3,00 x 5,00
2	Sepeda motor		0,75 x 2,00

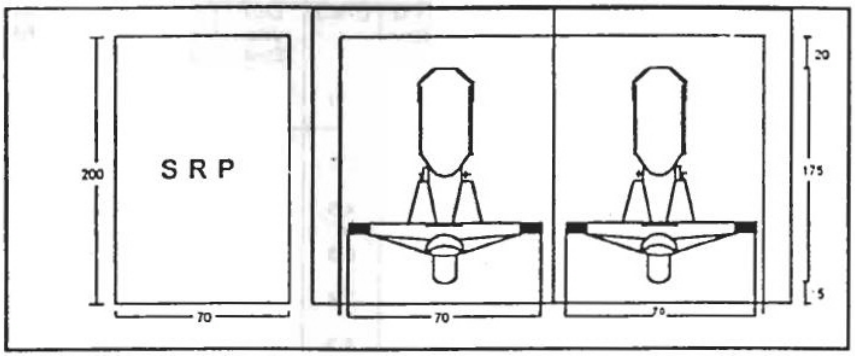
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)



Sumber : Kepmen. Perhubungan

Gambar II.1

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)



Sumber : Kepmen. Perhubungan

Gambar II.2

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm)

2.2 Cara dan Jenis Parkir

Menurut Sofyan (2002), cara dan jenis parkir dapat dikelompokan menjadi tiga jenis, yaitu :

Pertama, menurut penempatannya. Menurut cara penempatannya dapat di bagi menjadi dua, yaitu parkir di tepi jalan dan di luar jalan. Untuk lebih jelasnya diuraikan pada penjelasan dibawah ini.

1. Parkir di tepi jalan (*on street parking*)

   Parkir di tepi jalan (*on street parking*) adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang badan jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Parkir di tepi jalan ini baik untuk pengunjung yang ingin dekat dengan tujuannya, tetapi untuk lokasi yang intensitas penggunaan lahan yang tinggi, cara ini kurang menguntungkan.

2. Parkir di luar jalan (*off street parking*)

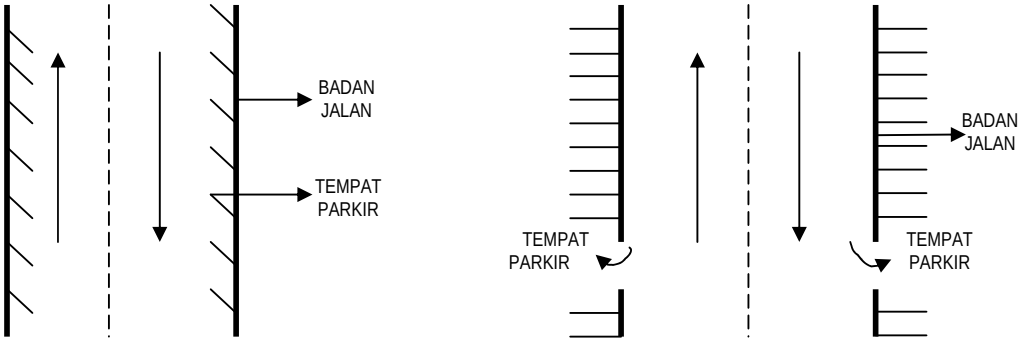
   Parkir di luar jalan ini menempati pelataran parkir tertentu di luar badan jalan, baik itu di bangunan khusus parkir ataupun di halaman terbuka. Beberapa jenis parkir di luar jalan diantaranya yaitu :

   - Gedung parkir atau basement, yaitu ruang parkir pada suatu bagian bangunan.
   - Pelataran parkir, yaitu ruang parkir pada suatu bidang tanah di luar badan jalan.

Beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan, berkaitan dengan parkir di luar jalan ini, yaitu : penyediaan petak parkir yang optimal, peningkatan efisiensi pengendara pada saat keluar-masuk ruang parkir, menciptakan suasana yang aman dan nyaman, dan menata pintu masuk dan keluar fasilitas parkir dengan jalur pejalan kaki atau arus lalu lintas setempat agar nyaman dan aman.

Keunggulan parkir *off street* dibandingkan dengan parkir *on street* adalah : tingkat keamanannya terjamin, tidak mengganggu lalu lintas, dan memiliki keleluasaan dalam pengaturan petak parkir dalam usaha memaksimalkan kapasitas lahan parkir.

Disamping keunggulan ada juga kelemahan dari parkir *off street* yaitu, jarak berjalan kaki menuju tempat tujuan akan lebih jauh, kecuali untuk ruang parkir yang menyatu atau merupakan bagian dari bangunan atau gedung yang dituju. Selain itu pendestrianpun harus diperhatikan, karena dengan jauhnya pengunjung berjalan ketempat tujuan, maka tingkat pelayanan bagi para pejalan kaki pun harus diperhatikan seperti trotoar, jembatan penyebrangan, *zebracross*, dan lain-lain.



a. Parkir di tepi jalan (*on street parking*)

b. Parkir di luar jalan (*off street perking*)

Sumber : Miro 1997

Gambar II.3

Model-Model Pola Parkir

Kedua, menurut jenis kendaraan. Parkir menurut jenis kendaraan, terdapat beberapa golongan, diantaranya yaitu :

1. Parkir untuk kendaraan beroda dua tidak bermesin (sepeda).
2. Parkir untuk becak, andong, dan dokar.
3. Parkir untuk kendaraan beroda dua bermesin (sepeda motor).
4. Parkir untuk kendaraan roda tiga atau lebih yang bermesin (mobil, bemo, bajaj, truk, dan lain-lain).

Pemisahan ruang parkir ini bertujuan agar pelayanannya dapat lebih mudah dan tidak terjadi keruwetan/kesemrawutan di ruang parkir. Di samping itu juga dapat memaksimalkan kapasitas yang ada dari petak parkir tersebut.

Ketiga, menurut jenis kepemilikan dan pengoperasiannya. Cara dan jenis parkir ini dapat dibedakan menjadi beberapa jenis, diantaranya yaitu :

1. Parkir milik dan pengoperasiannya adalah pihak swasta.
2. Parkir milik pemerintah daerah dan yang mengoperasikannya adalah pihak swasta.
3. Parkir milik dan yang mengoperasikannya adalah pemerintah.

2.3 Pengaturan Parkir

Parkir dapat digunakan sebagai salah satu alat dalam pengaturan manajemen lalu lintas, disamping itu parkir digunakan sebagai sumber pendapatan asli daerah. Oleh karena itu perlu diatur sedemikian sehingga pendapatan retribusi parkir diperoleh dan lalu lintas dapat berjalan lancar, sehingga masyarakat dapat melakukan perjalanan dengan kendaraan pribadi dan kemudian dapat memarkirnya di tempat tujuan perjalanan mereka, baik itu diruang parkir dipinggir jalan maupun parkir diluar jalan.

Pengaturan parkir dipinggir jalan dan pelataran ataupun bangunan yang dimiliki oleh pemerintah daerah merupakan wewenang Dinas LLAJ Tingkat II, tetapi disamping itu pengaturan parkir diluar jalan dikendalikan oleh Dinas Tata Kota. Pengaturan parkir diluar jalan dikendalikan melalui Izin Mendirikan Bangunan.

1. *On street parking*

Informasi yang perlu diketahui dalam pengaturan parkir di tepi jalan adalah lamanya parkir dilakukan (durasi parkir) dan besarnya permintaan parkir (*demand*), kemudian dilihat sejauh mana dapat dipenuhi dengan ruang parkir yang disediakan di pinggir jalan dan ruang parkir diluar jalan. Selanjutnya metode operasinya juga perlu dipelajari antara lain besarnya tarif parkir yang diberlakukan, golongan tarif yang diberlakukan serta metode pembayaran retribusi parkir.

2. *Off street parking*

Pengaturan parkir di luar jalan ini biasanya sudah ditentukan untuk siapa saja parkir itu diperuntukkan. Berikut ini dijelaskan parkir diberbagai pelataran/gedung parkir di luar jalan baik yang disediakan oleh pengelola bangunan maupun yang dimiliki dan dikelola oleh pengembang/pemilik :

a. Pertokoan :
   - Parkir dibatasi untuk pengunjung kepertokoan yang bersangkutan, serta karyawan yang bekerja diperusahaan tersebut dan disamping itu perlu juga disediakan parkir untuk pemasok barang kepertokoan itu.
   - Ruang parkir dimiliki dan diusahakan oleh pertokoan itu sendiri.
   - Pengunjung dapat dikenakan ongkos parkir, tetapi sering tidak dipungut bayaran karena alasan agar lebih menarik pengunjung.

b. Sekolah/Perguruan Tinggi :
   - Parkir dibatasi untuk guru/dosen serta karyawan yang bekerja di sekolah tersebut dan disamping itu juga perlu disediakan parkir untuk penjemput murid sekolah ataupun murid yang membawa kendaraan sendiri.
   - Ruang parkir dimiliki dan diusahakan oleh sekolah itu sendiri.

- Pengunjung dapat dikenakan ongkos parkir.

c. Gedung/Pelataran : Khusus Parkir Umum
- Parkir dapat dilakukan oleh seluruh kelompok masyarakat.
- Ruang parkir dimiliki oleh pemerintah daerah ataupun pihak ketiga.
- Pemakai ruang parkir dikenakan biaya parkir, baik tarif tetap/flat maupun berdasarkan waktu penggunaan.

2.4 Metode-Metode yang Digunakan Dalam Parkir

2.4.1 Metode Pengaturan Parkir

Selain dengan melarang sama sekali parkir, perparkiran juga dapat diatur dengan tiga cara, antara lain yaitu :

1. Dengan pembatasan waktu (misalnya 20 menit)

   Adanya pembatasan waktu parkir dirasakan amat penting, terutama pada jalan-jalan yang berdekatan dengan kawasan perbelanjaan. Kelemahan dari penerapan batas waktu parkir adalah mahalnya biaya dan sulit pelaksanaannya. Jika tidak ada pengawas yang mencatat waktu datang dan pergi kendaraan-kendaraan pada jalan dengan parkir terbatas, maka usaha pelarangan menjadi kurang berarti.

2. Dengan meteran parkir

   Meteran parkir adalah satu bentuk pengawasan parkir yang sangat sederhana. Suatu kawasan didalam kota dinyatakan sebagai '*zone meteran*' tempat segala jenis parkir dilarang kecuali pada bagian yang bertanda dan ada meterannya. Biasanya kelebihan penghasilan dari meteran akan dipergunakan untuk membangun palataran parkir di luar jalan.

3. Dengan menggunakan cakram (piringan) parkir, atau kartu parkir

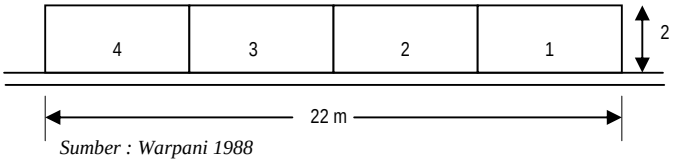
   Piringan parkir adalah alternatif utama untuk meteran parkir. Piringan parkir, seperti yang digunakan 'Zone Biru' di Paris, menyediakan parkir bebas, sepanjang bahu jalan yang tidak ditentukan batas-batasnya, untuk kurun waktu tertentu.

2.4.2 Metode Parkir

Metode parkir ada beberapa macam jenis diantaranya, yaitu parkir sejajar, parkir menyudut, dan juga parkir tegak lurus.

1. Parkir Sejajar

   Metode parkir yang diterapkan pada sepanjang jalur atau daerah parkir yang sejajar. Keamanan bagi pengguna parkir lain kurang baik akibat aktivitas pengguna jalan lain yang melintas di sepanjang jalan tersebut.



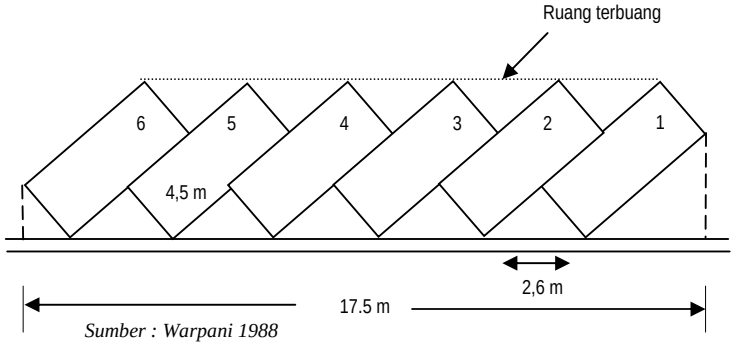
Sumber : Warpani 1988

Gambar II.4

Parkir sejajar : 4 kendaraan pada kerb sepanjang 22 m dan hanya membutuhkan 2 m dari lebar jalan

2. Parkir Menyudut

   Metode parkir dengan sudut tertentu, yaitu menyudut 30^o, 45^o dan menyudut 60^o. Metode ini lebih efesien karena dapat menampung kendaraan lebih banyak dan mempermudah bagi pengguna parkir untuk melakukan gerakan masuk maupun keluar.



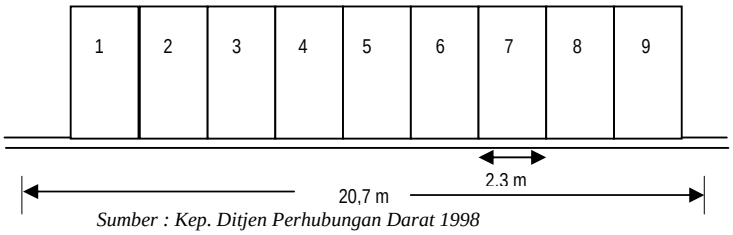
Sumber : Warpani 1988

Gambar II.5

Parkir menyudut : 6 kendaraan pada kerb sepanjang 17,5 m namun membutuhkan 4,5 m dari lebar jalan

3. Parkir Tegak Lurus

Parkir tegak lurus dengan sudut 90^o adalah metode yang paling efesien karena mampu menampung kapasitas yang lebih banyak dengan perencanaan yang lebih mudah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Sumber : Kep. Ditjen Perhubungan Darat 1998

Gambar II.6

Parkir tegak lurus : 9 kendaraan pada kerb sepanjang 17,5 m

2.5 Kebijakan Parkir

Parkir merupakan tempat menaruh kendaraan untuk sementara waktu pada suatu tempat tertentu yang telah dipersiapkan untuk parkir. Bila permintaan akan parkir meningkat dan tidak mungkin untuk memenuhinya atau bila parkir di pinggir jalan telah mengganggu kelancaran lalu lintas dan pergerakan menuju suatu tempat atau kawasan, maka harus mempertimbangkan penerapan suatu kebijakan parkir untuk mengendalikan masalah tersebut. Kebijaksanaan parkir menyangkut 4 (empat) unsur pokok, yaitu pemilihan dan penetapan tujuan, pengambilan keputusan, cara-cara untuk mencapai tujuan, organisasi/lembaga yang melaksanakan, yang mempunyai kekuasaan untuk menetapkan kebijakan parkir. Kebijakan parkir sangat penting direncanakan guna mengetahui manajemen lalu lintas agar lebih tertib dan tidak ada lagi permasalahan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

2.5.1 Kebijakan Parkir Kota Bandung

Menurut PERDA Kota Bandung No.2 Tahun 2004 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah menjelaskan adanya pengembangan kawasan dan kegiatan pendidikan yang tercantum pada pasal 19. Kebijakan tentang pengembangan kawasan dan kegiatan pendidikan, diantaranya yaitu :

1. Mempertahankan pengelompokan kegiatan pendidikan pada lokasi yang sudah tertata dan tidak menimbulkan dampak negatife,
2. Menata, mengendalikan dan mewajibkan penyediaan parkir yang memadai bagi kawasan dan kegiatan pendidikan,
3. Tidak memberikan ijin bagi pengembang baru dan perluasan pendidikan tinggi di wilayah Bandung Barat,
4. Mengarahkan dan memberikan insentif bagi pengembang kegiatan pendidikan tingkat wilayah Bandung Timur,
5. Mengenakan disinsentif dan/atau merelokasikan kegiatan pendidikan yang tidak mampu memenuhi kewajiban penyediaan prasarana, sarana, dan parkir, dan/atau tidak sesuai lagi lokasinya.

Untuk mendirikan sebuah tempat kegiatan khususnya perguruan tinggi, harus memikirkan tentang pengadaan lahan parkir atau ruang parkir untuk civitas akademika (mahasiswa, dosen dan karyawan). Maka dari itu pengadaan ruang parkir di perguruan tinggi harus direncanakan dalam rencana tapak pembuatan perguruan tinggi tersebut. Pengadaan ruang parkir di perguruan tinggi harus sudah ada sejak diajukannya suatu lokasi atau tempat untuk dijadikan sebuah perguruan tinggi. Pada tahap perijinan lokasi pihak pemohon harus sudah menyertakan ruang-ruang apa saja yang akan dibuat untuk menunjang kegiatan di perguruan tinggi tersebut. Jika lokasi yang ingin dijadikan perguruan tinggi tersebut telah di setujui maka didapatlah izin mendirikan bangunan (perguruan tinggi tersebut).

2.5.2 Penetapan Lokasi Parkir

Penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh Menteri. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan :

1. Rencana umum tata ruang,
2. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas,
3. Kelestarian lingkungan,
4. Kemudahan bagi pengguna jasa,
5. Estetika kota.

Keberadaan fasilitas parkir untuk umum berupa gedung parkir atau taman parkir harus menunjang keselamatan dan kelancaran lalu lintas, sehingga penetapan lokasinya terutama menyangkut akses keluar masuk fasilitas parkir harus dirancang agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.

Setiap jalan dapat dipergunakan sebagai tempat berhenti atau parkir apabila tidak dilarang oleh rambu-rambu atau marka atau tanda-tanda lain atau di tempat-tempat tertentu, seperti :

1. Sekitar tempat penyeberangan pejalan kaki, atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan,
2. Pada jalur khusus pejalan kaki,
3. Pada lingkungan tertentu,
4. Di atas jembatan,
5. Pada tempat yang mendekati perlintasan sebidang dan persimpangan,
6. Di muka pintu keluar masuk pekarangan,
7. Pada tempat yang dapat menutupi rambu-rambu atau alat pemberi isyarat lalu lintas, dan
8. Berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.

2.6 Standar Kebutuhan Parkir

Standar kebutuhan luas area kegiatan parkir berbeda antara yang satu dengan yang lain, tergantung kepada beberapa hal antara lain pelayanan, tarif yang diberlakukan, ketersediaan ruang parkir, tingkat pemilikan kendaraan bermotor, tingkat pendapatan masyarakat. Berdasarkan hasil studi dari *Indian Road Congress* (1973) dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), ditetapkan persyaratan akan kebutuhan lahan parkir, juga kegiatan dan standar-standar kebutuhan parkir.

2.6.1 Kebutuhan Lahan Parkir

Menurut studi kebutuhan lahan parkir yang dilakukan oleh *Indian Road Congress* (1973), dirumuskan sebuah persyaratan untuk perparkiran seperti tercantum dalam Tabel II.2 dibawah ini.

Tabel II.2

Kebutuhan Lahan Parkir

No	Tempat	Keterangan
1	Gedung perkantoran dan pendidikan	1 tempat parkir untuk tiap 70 m^2 luas lantai
2	Gedung toko dan pasar	1 tempat parkir untuk tiap 80 m^2 luas lantai
3	Gedung restoran	1 tempat parkir untuk tiap 10 kursi
4	Gedung bioskop	1 tempat parkir untuk tiap 20 kursi
5	Gedung hotel bintang 4 dan 5	1 tempat parkir untuk tiap 4 kamar tidur
6	Gedung hotel bintang 3	1 tempat parkir untuk tiap 8 kamar tidur
7	Gedung hotel bintang 2	1 tempat parkir untuk tiap 10 kamar tidur
8	Motel	1 tempat parkir untuk tiap kamar tidur
9	Rumah sakit	1 tempat parkir untuk tiap 10 tempat tidur

Sumber : Indian Road Congress (1973) dalam Miro (1997)

2.6.2 Kegiatan dan Standar-Standar Kebutuhan Parkir

Studi yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada Tahun 1998 mengenai kegiatan dan standar-standar kebutuhan parkir adalah sebagai berikut :

1. Pusat Perdagangan

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

Tabel II.3

Kebutuhan SRP di Pusat Pedagangan

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

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

2. Pusat Perkantoran

Parkir di pusat perkantoran mempunyai ciri parkir jangka panjang, oleh karena itu penentuan ruang parkir dipengaruhi oleh jumlah karyawan yang bekerja di kawasan perkantoran tersebut.

Tabel II.4

Kebutuhan SRP di Pusat Perkantoran

Jumlah Karyawan		1000	1500	2000	2500	3000	4000
Kebutuhan (SRP)	Administrasi	235	237	239	240	242	246
	Pelayanan Umum	288	290	291	293	295	298

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3. Sekolah/Perguruan Tinggi

Parkir di sekolah/perguruan tinggi dikelompokkan dalam dua kelompok, yaitu pekerja/dosen/guru yang bekerja di sekolah/perguruan tinggi untuk jangka panjang dan siswa/mahasiswa umumnya jangka pendek bagi mereka yang diantar jemput dan jangka panjang bagi mereka yang memakai kendaraannya sendiri. Jumlah kebutuhan ruang parkir tergantung pada jumlah siswa/mahasiswa.

Tabel II.5

Kebutuhan SRP di Pusat Pendidikan/Perguruan Tinggi

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

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998