

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Rumah Sakit

Pada Peraturan Menteri Kesehatan nomor 159b tahun 1988 tentang Rumah Sakit, telah diterangkan pengertian rumah sakit sebagai berikut:

1. Rumah Sakit Umum adalah rumah sakit yang memberikan pelayanan kesehatan semua jenis penyakit dari yang bersifat dasar sampai dengan subspecialistik.
2. Rumah sakit khusus adalah rumah sakit yang menyelenggarakan pelayanan kesehatan berdasarkan jenis penyakit tertentu atau disiplin ilmu.
3. Rumah sakit pendidikan adalah rumah sakit umum yang dipergunakan untuk tempat pendidikan tenaga medis tingkat S1,S2,S3.

Untuk klasifikasi rumah sakit umum di Indonesia mengacu pada Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 340/MENKES/PER/III/2010 yang membedakan kelas rumah sakit menjadi:

- a. Kelas A, mempunyai jumlah tempat tidur minimal 400 (empat ratus) buah.
- b. Kelas B, mempunyai jumlah tempat tidur minimal 200 (dua ratus) buah.
- c. Kelas C, mempunyai jumlah tempat tidur minimal 100 (seratus) buah.
- d. Kelas D, mempunyai jumlah tempat tidur minimal 50 (lima puluh) buah

2.2 Tenaga Kerja Rumah Sakit

Dalam menjalankan fungsi dan tugasnya, rumah sakit membutuhkan tenaga kerja untuk menjalankan seluruh aktifitas yang ada, sehingga dapat mencapai target-target pekerjaan. Sumber daya manusia yang dimiliki oleh sebuah rumah sakit beranekaragam dan harus mampu bekerja sama agar mampu memberikan pelayanan yang maksimal termasuk kepuasan pada pengguna. Oleh karena itu, dibutuhkan standardisasi ketenagakerjaan yang ditetapkan oleh Menteri Kesehatan Republik Indonesia pada Pasal 1 Nomor 262 Tahun 1979:

1. Tenaga medis adalah lulusan fakultas kedokteran atau kedokteran gigi dan pascasarjananya yang memberikan pelayanan medis dan pelayanan penunjang medis.
2. Tenaga Para Medis Perawatan adalah lulusan sekolah atau akademi perawat kesehatan yang memberikan pelayanan kesehatan paripurna.
3. Tenaga Para Medis Non Perawat adalah seorang lulusan sekolah atau akademi bidang kesehatan lainnya yang memberikan pelayanan penunjang.
4. Tenaga Non Medis adalah seseorang yang mendapatkan ilmu pengetahuan yang tidak termasuk pendidikan huruf a,b, dan c diatas

2.3 Definisi Parkir

Parkir Penyediaan fasilitas parkir juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendalian lalu lintas. untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka pada kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran.

Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan penunjang kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok misalnya gedung pertokoan, perkantoran dan pusat perbelanjaan maupun rumah sakit. Beberapa definisi tentang parkir :

- Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. (UU No. 22 Tahun 2009 pasal 1 nomor 15)
- Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998).
- parkir adalah keadaan dimana suatu kendaraan berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama. Sehingga tempat parkir ini harus ada pada saat akhir atau tujuan perjalanan sudah dicapai.(Warpani, 1990)

2.4 Jenis-Jenis Parkir

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998 Parkir dapat diklasifikasikan menjadi :

2.4.1 Menurut Penempatannya

1. Parkir di Badan Jalan (*On Street Parking*) tempat yang biasanya paling jelas dan biasanya cocok bagi pengemudi untuk memarkirkan kendaraannya ialah di tepi jalan. Akan tetapi parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas. Terdapat dua jenis parkir di badan jalan, yaitu : pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir dan dengan pengendalian parkir.

2. Parkir di Luar Badan Jalan (*off street parking*) untuk menghindari terjadinya hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir kendaraan di luar badan jalan menjadi pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan, yaitu : Pelataran parkir dan gedung parkir bertingkat. Pedoman perencanaan untuk parkir *off street* didasarkan pada ukuran kendaraan rencana, luas lahan parkir, kapasitas parkir, serta tata letak kendaraan untuk memudahkan kendaraan masuk dan keluar parkir.

2.4.2 Menurut Statusnya

1. Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan dan lapangan yang memiliki atau dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah daerah.
2. Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah yang dikuasai dan pengelolanya adalah pihak ketiga.
3. Parkir darurat adalah perparkiran di tempat umum, baik yang menggunakan lahan, jalan, lapangan milik, dan penguasanya oleh pemerintah daerah atau swasta karena kegiatan insidental.

2.4.3 Menurut Jenis Kendaraan

1. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda).
2. Parkir untuk kendaraan beroda dua bermesin (motor).
3. Parkir untuk kendaraan beroda tiga, beroda empat atau lebih (angkot, mobil dan bus).

2.4.4 Menurut Tujuannya

1. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaik dan menurunkan penumpang.
2. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar muat barang.

2.4.5 Menurut Jenis Pemilikan Dan Pengopraiannya

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

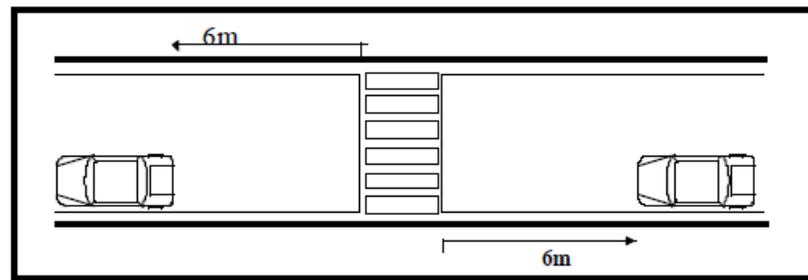
2.5 Kebijakan Parkir

1. Kebijakan tarif parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan/kota tarif lebih tinggi, demikian juga semakin lama semakin tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk mengendalikan jumlah pemarkir dipusat kota/pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum.
2. Kebijakan pembatasan ruang parkir, terutama didaerah pusat kota ataupun pusat kegiatan. Kebijakan ini biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan yang tujuan utamanya untuk melancarkan arus lalu lintas, serta pembatasan ruang parkir di luar jalan yang dilakukan melalui IMB/Ijin Mendirikan Bangunan.
3. Kebijakan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggar ketentuan dilarang parkir dan dilarang berhenti serta pemarkir di luar tempat yang ditentukan untuk itu.

2.6 Larangan Parkir

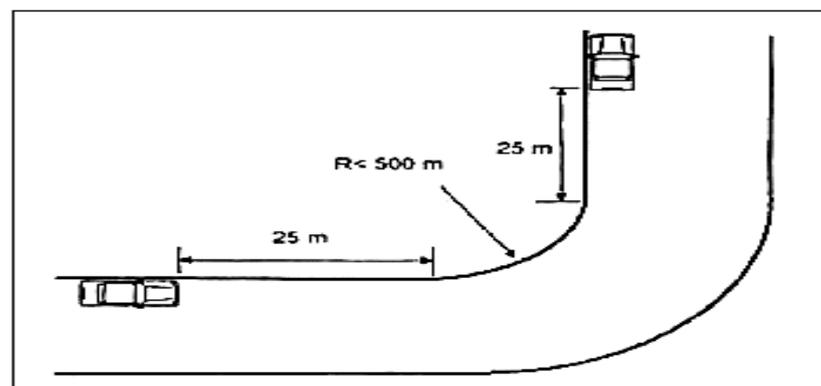
Tempat-tempat di mana parkir dilarang, yang menjadi objek petugas penegak hukum untuk menerbitkan tilang, karena alasan keselamatan yaitu :

1. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.



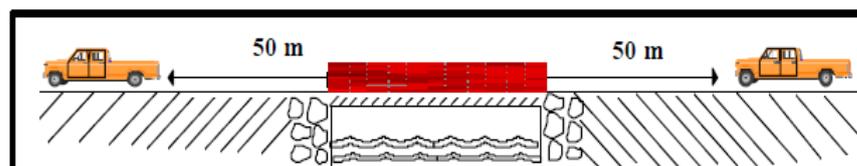
Gambar 2.1 Larangan Parkir Tempat Penyebrangan Pejalan Kaki

2. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m.



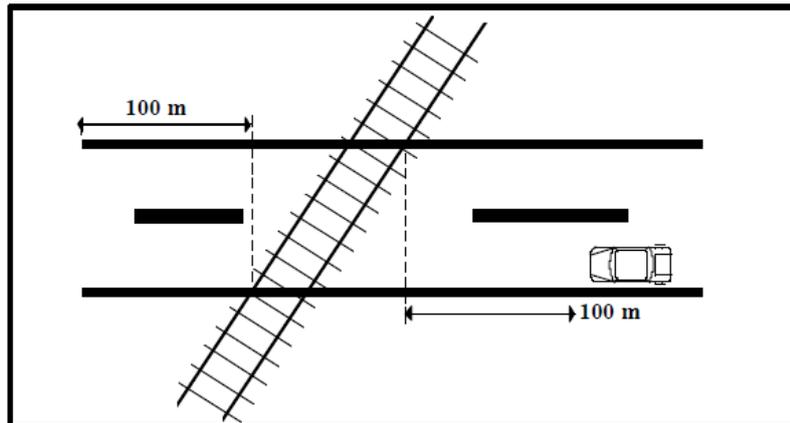
Gambar 2.2 Larangan Parkir Sebelum Dan Sesudah Tikungan Tajam

3. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan.

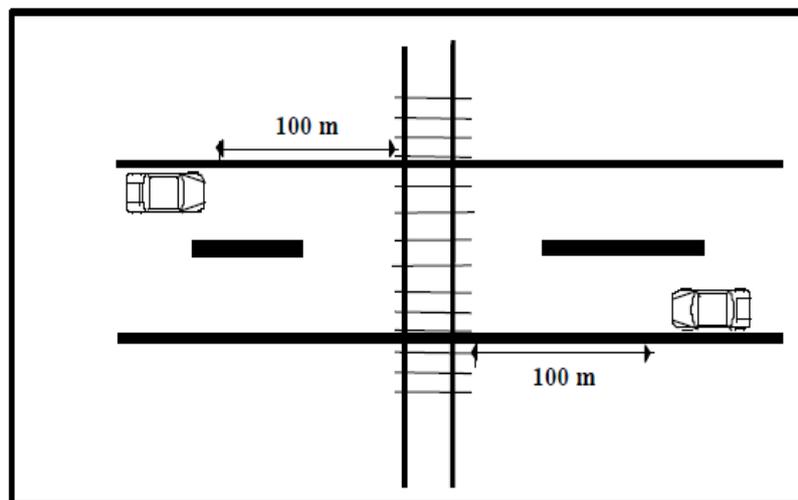


Gambar 2.3 Larangan Parkir 50 Meter Sebelum Dan Sesudah Jembatan.

4. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang.

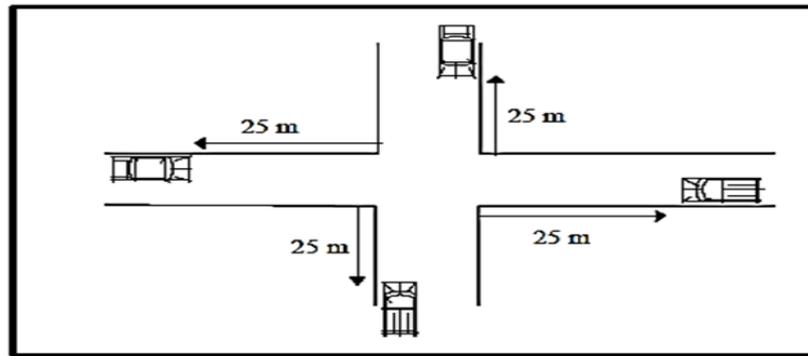


Gambar 2.4 Larangan Parkir Dekat Rel Kereta Api.



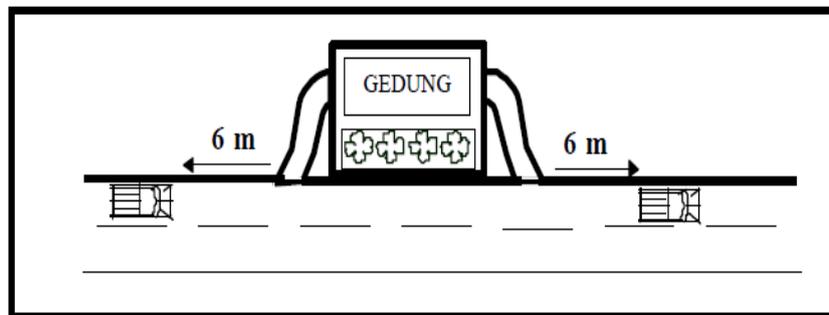
Gambar 2.5 Larangan Parkir Dekat Rel Kereta Api.

5. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan.



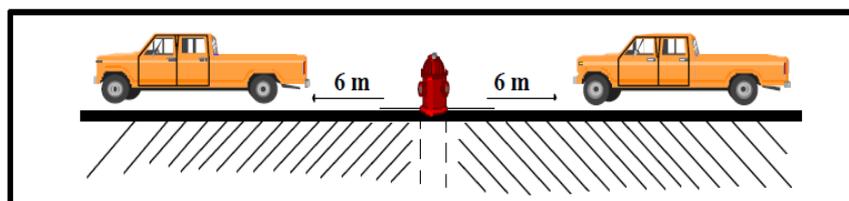
Gambar 2.6 Larangan Parkir Sebelum Dan Sesudah Persimpangan.

6. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung.



Gambar 2.7 Larangan Parkir Dekat Akses Gedung.

7. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.



Gambar 2.8 Larangan Parkir Dekat Akses Keran Pemadam Kebakaran.

8. Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan bahaya.

2.7 Faktor Yang Mempengaruhi Kebutuhan Parkir

Dalam merencanakan penyediaan ruang parkir, yang menjadi masalah utama adalah besarnya kebutuhan yang ditentukan dari jumlah kendaraan yang parkir. Jumlah tersebut tidak pernah sama dari waktu ke waktu, pada suatu tempat dengan tempat lainnya. Hal ini tergantung dengan lokasi parkir tersebut, kapasitas dan fasilitas lokasi, aktivitas kegiatan dan sebagainya. Dengan demikian setiap jenis fasilitas kegiatan mempunyai kebutuhan parkir yang berbeda-beda.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kebutuhan parkir antara lain sebagai berikut :

1. Jarak Antara Tempat Parkir dengan Tujuan

Kedekatan antara tujuan dengan tempat parkir sangat berpengaruh karena akan memudahkan pengguna kendaraan menuju tempat tujuannya dan memenuhi kebutuhannya.

2. Jenis Tata Guna Lahan Tujuan Perjalanan

Suatu tata guna lahan kebutuhan parkirnya akan berbeda dengan tata guna lahan lainnya. Sebagai contoh tempat parkir suatu tempat wisata tentunya lebih luas jika dibandingkan dengan tempat parkir sekolah.

3. Durasi Parkir

Durasi parkir juga menentukan seberapa besar kapasitas parkir harus disediakan. Durasi yang lama berarti akumulasi parkir yang terjadi cenderung semakin bertambah banyak dari waktu ke waktu sehingga penyediaan lahan parkir relatif harus cukup besar.

4. Efisiensi Manajemen dan Operasi Dari Fasilitas Tempat Parkir

Semakin bagus pengaturan fasilitas parkir suatu tempat makin besar pula tingkat efektifitas yang didapat sehingga jumlah kendaraan yang parkir juga dapat bertambah banyak.

5. Pengaruh Bentuk Dari Hubungan dengan Jalan Utama

Semakin mudah lokasi tersebut diakses dari jalan utama dan tidak menyulitkan, maka akan semakin besar pula kemungkinan lokasi itu dikunjungi oleh pengguna parkir.

2.8 Survei Parkir

Menurut F.D Hobbs(1979) metode yang digunakan untuk survei parkir diantaranya:

1. *Cara Cordon Count*

Daerah perencanaan akan disurvei dikelilingi pos-pos pengawasan dan perhitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan. Pada tiap pos dilakukan perhitungan terpisah antara kendaraan masuk dan keluar per jam atau per periode waktu lebih pendek. Penjumlahan secara aljabar semua kendaraan yang masuk dan keluar menghasilkan akumulasi pada daerah tersebut. Jumlah akumulasi kendaraan merupakan ukuran fasilitas parkir yang dibutuhkan.

2. *Cara Direct Interview*

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 dan keluar
 - d. Tujuan utama parkir
 - e. Koodisi parkir
3. Survei Patroli

Wilayah studi dibagi menjadi beberapa bagian yang cukup kecil sehingga dapat dipatroli setiap setengah jam atau waktu interval lainnya yang lebih memadai. Pada setiap patroli, dapat dihitung jumlah kendaraan yang berparkir di setiap wilayah studi. Dengan demikian dapat diperoleh jumlah akumulasi selama waktu survei.

4. Taksiran Permintaan Parkir Tak Terpenuhi

Dengan mewawancarai pemakai wilayah parkir menggunakan cara sampel dan dilakukan pada pintu masuk pertokoan, restoran, dan pada tempat kerja lainnya. Perbedaan antara penggunaan yang ada saat itu dan yang sebenarnya diinginkan menunjukkan permintaan yang terpenuhi.

2.9 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, lama waktu parkir, pergantian parkir, dan indeks parkir.

2.9.1 Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lahan parkir tertentu dalam suatu waktu tertentu (biasanya per hari, perjam, dan permenit) (Tamin, O.Z 2003). Rumus yang digunakan adalah :

$$V = E_i + X \dots\dots\dots(2.1)$$

Dimana:

V: volume (kendaraan)

E_i : Jumlah kendaraan yang masuk (kendaraan)

X: Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survai (kendaraan)

2.9.2 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang sedang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu (Tamin, O.Z 2003). Rumus yang digunakan untuk menghitung akumulasi parkir adalah sebagai berikut :

$$A = X + E_i - E_x \dots\dots\dots(2.2)$$

Keterangan :

A: akumulasi (kendaraan)

X: Jumlah kendaraan yang ada sebelumnya

E_i : Jumlah kendaraan yang masuk pada lokasi parkir

E_x : Kendaraan yang keluar pada lokasi parkir

2.9.3 Durasi Parkir

Durasi parkir adalah rentang waktu suatu kendaraan parkir di suatu tempat biasanya dalam satuan menit atau jam (Munawar, Ahmad 2009).

Durasi parkir dapat dihitung dengan rumus :

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

Keterangan :

D : durasi (jam)

Extime : waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

Entime : waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir

2.9.4 Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Tingkat pergantian parkir akan menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang-ruang parkir untuk satu periode tertentu (Munawar, Ahmad 2009). Rumus yang digunakan untuk menghitung tingkat pergantian parkir adalah :

$$PTO = \frac{V}{\text{SRP yang tersedia}} \dots\dots\dots (2.4)$$

Keterangan :

PTO : Angka pergantian parkir (kend/SRP)

V: Volume parkir

SRP: Jumlah petak parkir

2.9.5 Indeks Parkir

Indeks parkir adalah presentase dari akumulasi jumlah kendaraan pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan 100% (Tamin, O.Z 2003). Indeks parkir yang memenuhi syarat, yaitu apabila jumlah parkir yang ada dibagi kapasitas SRP(satuan ruang parkir) yang tersedia kurang atau sama

dengan 100%. Apabila melebihi 100% maka perlu penambahan areal parkir.

Rumus yang digunakan untuk menghitung indeks parkir adalah :

$$IP = \frac{A}{SRP} \times 100\% \dots\dots\dots (2.5)$$

Keterangan :

SRP : Satuan ruang parkir yang tersedia

A : Akumulasi Parkir (Kend)

2.10 Kebutuhan Parkir

2.10.1 Metode Z

Kebutuhan parkir adalah jumlah tempat parkir yang dibutuhkan untuk menampung kendaraan yang membutuhkan parkir berdasarkan fasilitas dan fungsi dari sebuah tata guna lahan (Munawar, Ahmad 2009). Rumus yang digunakan untuk menghitung kebutuhan ruang parkir adalah sebagai berikut :

$$Z = \frac{Y \times D}{T} \dots\dots\dots (2.6)$$

Keterangan :

Z : Ruang Parkir yang dibutuhkan (SRP)

Y : Jumlah kendaraan yang di parkir selama periode survei/pengamatan
(kend)

D : Rata-rata durasi Parkir (jam)

T : lama waktu survei/pengamatan (jam)

2.10.2 Metode Standarisasi Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1998

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1998 standar kebutuhan ruang parkir untuk rumah sakit dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.1 Kebutuhan parkir untuk rumah sakit

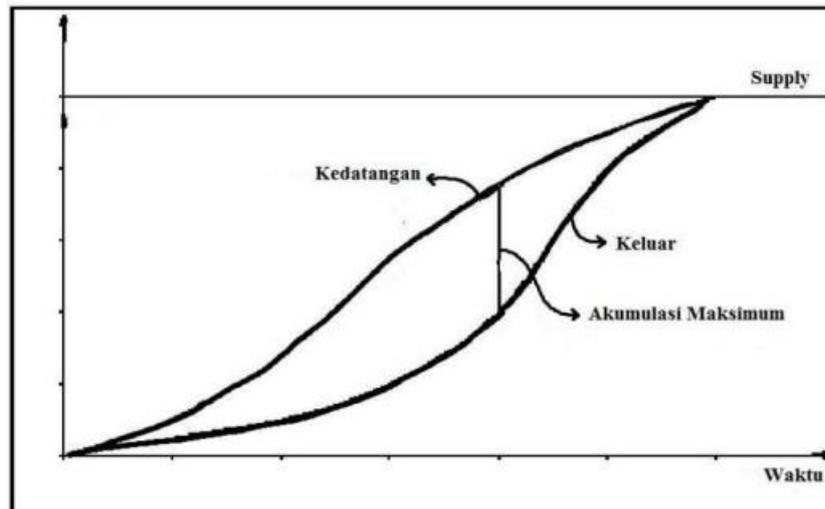
Jumlah Tempat									
Tidur	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	97	100	104	111	118	132	146	160	230

(Sumber : *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998*)

2.10.3 Metode Akumulasi Maksimum

Untuk mendapatkan kebutuhan parkir maka dicari akumulasi maksimum dari suatu interval pengamatan. Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang parkir pada suatu tempat di periode waktu tertentu. Jumlah kendaraan yang parkir pada suatu tempat tidak akan sama dengan tempat lainnya dari waktu ke waktu.

Akumulasi parkir menentukan puncak kebutuhan parkir pada suatu lokasi bervariasi dari waktu ke waktu, dimulai dari variasi jam – jaman, harian, bulanan, dan seterusnya. Oleh karena itu untuk melakukan survey parkir harus diperhatikan waktu pelaksanaannya agar didapatkan hasil yang dapat mewakili kondisi lapangan secara efisien.



Gambar 2.9 Akumulasi Parkir

(Sumber : Ahmad Poborsky, 2019)

2.10.4 Metode Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi digunakan untuk memprediksikan seberapa jauh perubahan variabel dependen, bila nilai variabel independen dimanipulasi atau dinaikkan/turunkan. Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen. Persamaan umum regresi linear sederhana yaitu:

$$\hat{Y} = a \pm bX \dots \dots \dots (2.7)$$

Keterangan:

\hat{Y} : Subyek dalam variabel dependen yang diprediksikan

a: Harga Y ketika $X=0$

b: Angka arah peningkatan atau koefisien regresi, yang menunjukkan angka peningkatan ataupun penurunan variabel dependen yang didasarkan pada perubahan variabel independen.

X: subyek pada variabel independen yang mempunyai nilai tertentu.

Harga a dan b dapat dicari dengan rumus berikut:

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X^2) - (\sum X)(\sum X.Y)}{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \dots\dots\dots(2.8)$$

$$b = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \dots\dots\dots(2.9)$$

2.10.4.1 Uji Linearitas Regresi

Salah satu asumsi dari analisis regresi adalah linearitas. Maksudnya apakah garis regresi antara X dan Y membentuk garis linear atau tidak. Rumus-rumus yang digunakan dalam uji linearitas yaitu:

$$JK(T) = \sum Y^2 \dots\dots\dots(2.10)$$

$$JK(A) = \frac{(\sum Y)^2}{n} \dots\dots\dots(2.11)$$

$$JK(b | a) = b \left\{ \sum XY - \frac{(\sum X)(\sum Y)}{n} \right\} \dots\dots\dots(2.12)$$

$$JK(S) = JK(T) - JK(A) - JK(b | a) \dots\dots\dots(2.13)$$

$$JK(G) = \sum_{xi} \left\{ \sum Y^2 - \frac{(\sum Y)^2}{ni} \right\} \dots\dots\dots(2.14)$$

$$JK(TC) = JK(S) - JK(G) \dots\dots\dots(2.15)$$

Dimana:

JK(T): Jumlah kuadrat total

JK(a): Jumlah kuadrat koefisien a

JK(b | a): Jumlah kuadrat regresi (b | a)

JK (S): Jumlah kuadrat sisa

JK (TC): Jumlah kuadrat tuna cocok

JK (G): Jumlah kuadrat galat

Tabel 2.2 Daftar Analisis Varians Regresi Linear Sederhana

Sumber Variasi	dk	JK	KT	F
Total	n	$\sum Y^2$	$\sum Y^2$	
Koefisien (a)	1	JK(a)	JK(a)	
Regrresi	1	JK(b a)	$S^2_{reg} = JK(b a)$	$\frac{S^2_{reg}}{S^2_{sis}}$
Sisa	n-2	JK(S)	$S^2_{sis} = \frac{JK(S)}{n-2}$	
Tuna Cocok	k-2	JK(TC)	$S^2_{TC} = \frac{JK(TC)}{k-2}$	$\frac{S^2_{TC}}{S^2_G}$
Galat	n-k	JK(G)	$S^2_G = \frac{JK(G)}{n-k}$	

(Sumber : Prof. Dr. Sugiyono Statistika Untuk Penelitian)

Kriteria menguji linearitas persamaan regresi linear sederhana adalah sebagai berikut:

H₀: Regresi Linear

H_a: Regresi nonlinear

Statistik $F = \frac{S^2_{TC}}{S^2_G}$ (F hitung) dibandingkan dengan F tabel (nilai-nilai untuk

distribusi F) dengan dk pembilang (k-2) dan dk penyebut (n-k). Untuk menguji hipotesis nol, tolak hipotesis regresi linear, jika statistik F hitung untuk tuna cocok yang didapat lebih besar dari harga F dari tabel menggunakan taraf kesalahan yang dipilih dan dk yang bersesuaian.

2.10.4.2 Uji Keberartian

Kriteria untuk menguji keberartian koefisien regresi adalah sebagai berikut:

H₀: Koefisien arah regresi tidak berarti ($b=0$)

H_a: Koefisien itu berarti ($b \neq 0$)

Untuk menguji hipotesis nol, diambil statistik $F = \frac{S^2_{reg}}{S^2_{sis}}$ (Fhitung)

Dibandingkan dengan F tabel (nilai-nilai untuk distribusi F) dengan dk pembilang = 1 dan dk penyebut $n-2$. Untuk menguji hipotesis nol, syaratnya adalah tolak hipotesis nol apabila koefisien F hitung lebih besar dari F tabel berdasarkan taraf kesalahan yang dipilih.

2.10.4.3 Koefisien Korelasi

Antara variabel independen dengan variabel dependen dapat dihitung korelasinya.

Dengan rumus sebagai berikut.

$$r = \frac{n \sum x.y - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{(n \sum x^2 - (\sum x)^2)(n \sum y^2 - (\sum y)^2)}} \dots\dots\dots(2.16)$$

2.10.4.4 Koefisien Determinasi

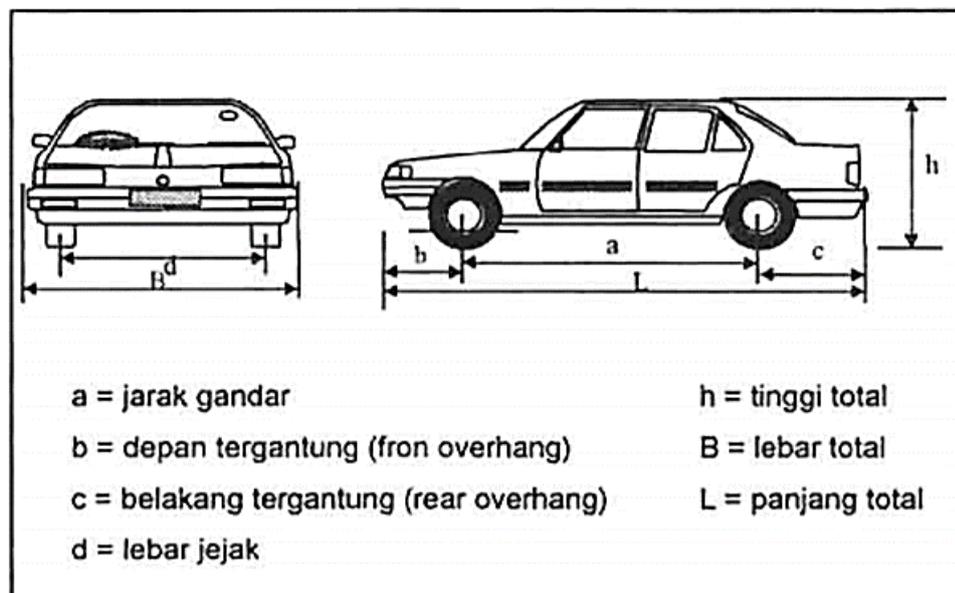
Koefisien determinasi dapat dihitung dengan rumus:

$$r^2 = \left(\frac{n \sum x.y - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{(n \sum x^2 - (\sum x)^2)(n \sum y^2 - (\sum y)^2)}} \right)^2 \dots\dots\dots(2.17)$$

2.11 Satuan Ruang Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998) Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah luas efektif untuk memarkir satu kendaraan (mobil penumpang, truk, motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Penentuan SRP didasarkan pada beberapa hal berikut ini :

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang



Gambar 2.10 Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang

2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal atau memanjang kendaraan. Ruang arah lateral diterapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung paling luar ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat

penumpang turun dari kendaraan. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah memanjang sebesar 30 cm.

3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat perbelanjaan. Penggolongan pengguna fasilitas parkir berdasarkan karakteristiknya dapat dilihat di tabel.

Tabel 2.3 Lebar bukaan pintu berdasarkan golongan penggunaan fasilitas parkir

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	Karyawan/pekerja kantor, tamu/pengunjung, pusat kegiatan, perkantoran, 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	penyandang cacat	III

(Sumber : *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998*)

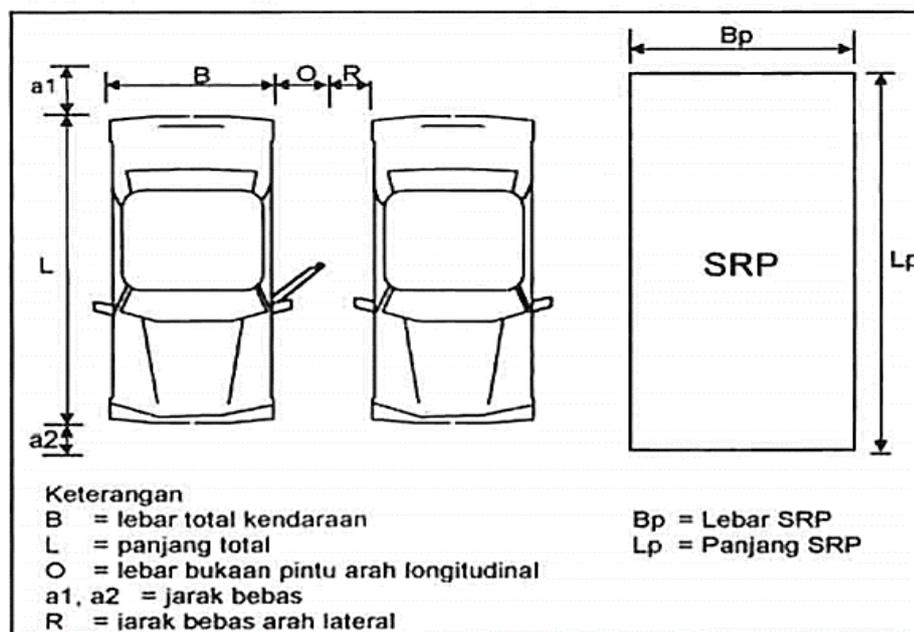
Tabel 2.4 Penentuan SRP berdasarkan golongan dan jenis kendaraan

No	Jenis Kendaraan	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
No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
2	Bus/truk	3,40 x 12,50
3	Sepeda motor	0,75 x 2,00

(Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

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

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang



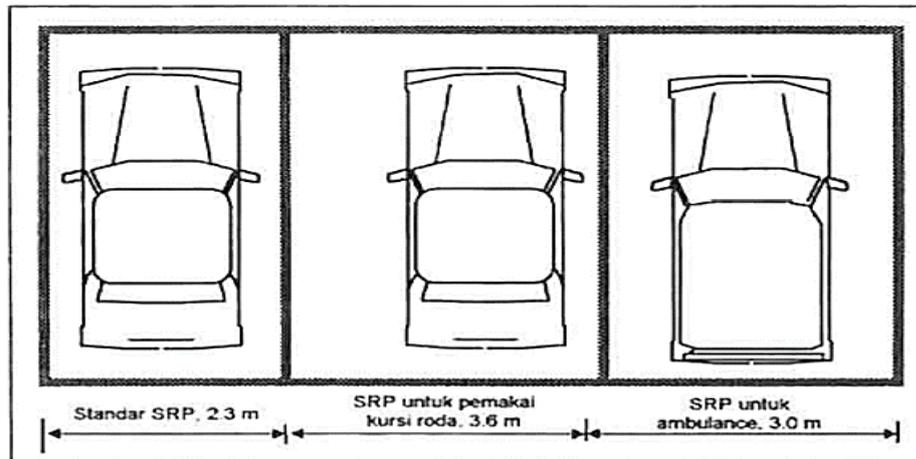
Gambar 2.11 Satuan Ruang Parkir Kendaraan Penumpang

Tabel 2.5 Dimensi Kendaraan mobil

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

(Sumber : *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998*)

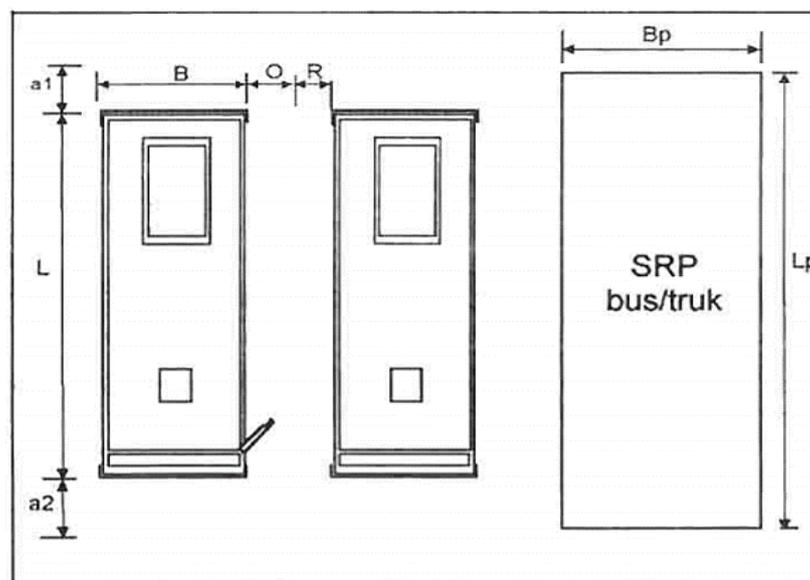
Satuan ruang parkir bagi penderita cacat khususnya bagi mereka yang menggunakan kursi roda harus mendapat perhatian khusus karena diperlukan ruang bebas yang lebih lebar untuk memudahkan gerakan penderita cacat keluar dan masuk kendaraan untuk itu digunakan SRP 3.6 meter, minimal 3.2 meter sedangkan untuk ambulan dapat disediakan SRP dengan lebar 3 meter, minimal 2,6 meter. Penempatannya dilakukan sedemikian sehingga mempunyai akses yang baik ke tempat kegiatan.



Gambar 2.12 Satuan Ruang Parkir Untuk Penderita Cacat Dan Ambulance

2. Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk

Satuan rusng parkir untuk bus atau truk, besarnya dipengaruhi oleh besar kendaraan yang akan parkir, apakah ukuran kecil, besar atau sedang. Konsep yang dijadikan acuan untuk menetapkan mobil barang ataupun bus ditujukan pada gambar:



Gambar 2.13 Satuan Ruang Parkir Bus atau Truk(dalam centi meter)

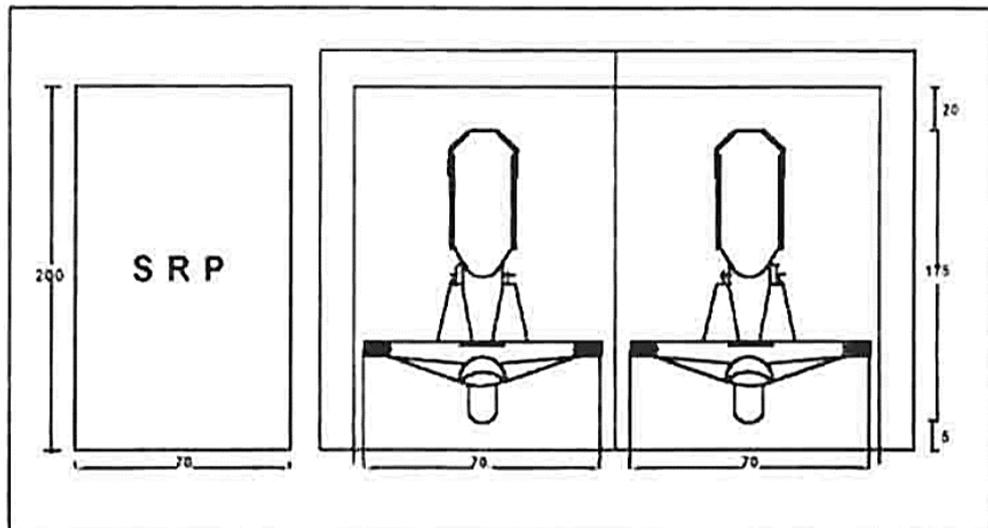
Tabel 2.6 Dimensi Kendaraan Bus

Bus/truk kecil	B:170 O:80 R:30	a1:10 L:470 a2:20	$B_p=300=B+O+R$ $L_p=500=L+a1+a2$
Bus/truk sedang	B:200 O:80 R:40	a1:20 L:800 a2:20	$B_p=320=B+O+R$ $L_p=500=L+a1+a2$
Bus/truk besar	B:200 O:80 R:40	a1:30 L:1200 a2:20	$B_p=380=B+O+R$ $L_p=1250=L+a1+a2$

(Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

3. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

Satuan Ruang Parkir (SRP) pada sepeda motor ditunjukkan pada gambar berikut:

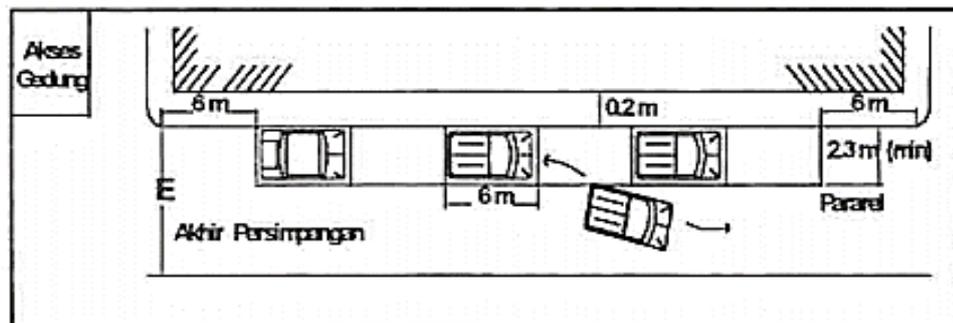


Gambar 2.14 Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

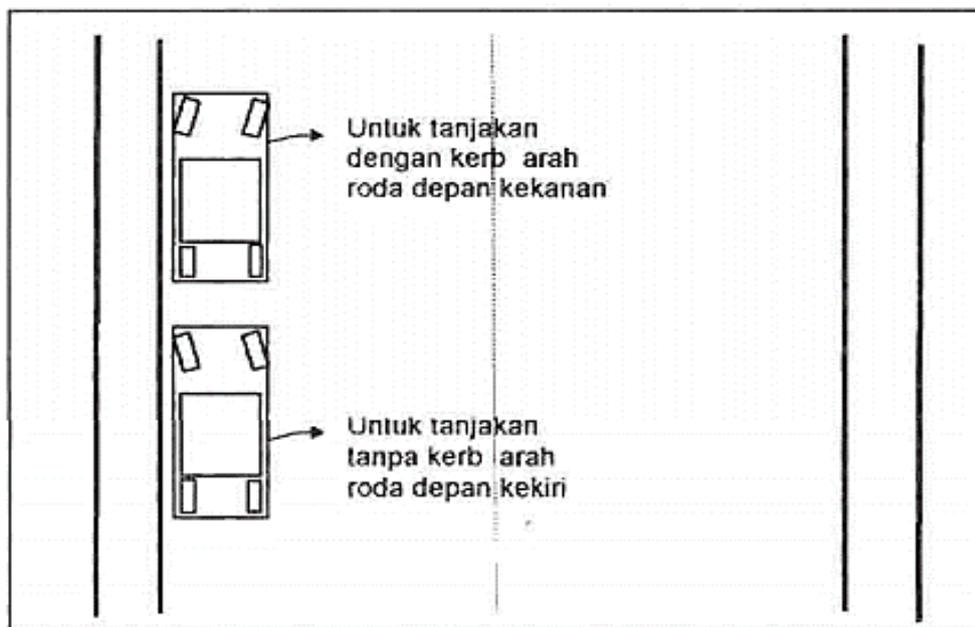
2.12 Pola Parkir

Dalam melakukan suatu kebijakan yang berkaitan dengan parkir, terlebih dahulu perlu dipertimbangkan pola parkir yang akan diimplementasikan. Pola parkir yang telah berkembang adalah sebagai berikut :

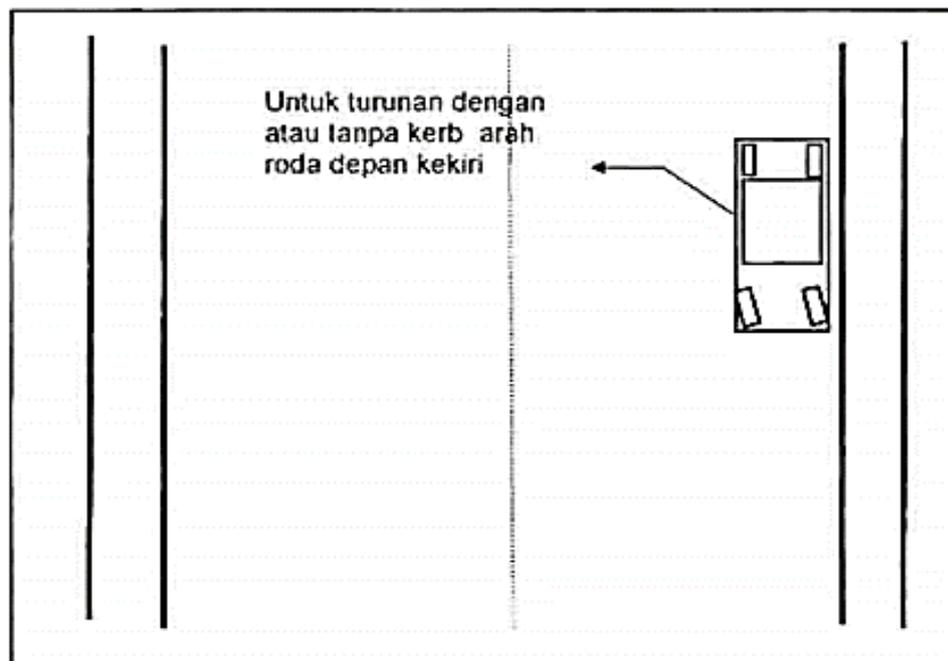
1. Pola Parkir Paralel



Gambar 2.15 Pola Parkir Paralel



Gambar 2.16 Pola Parkir Paralel Untuk Tanjakan



Gambar 2.17 Pola Parkir Pararel Untuk Turunan

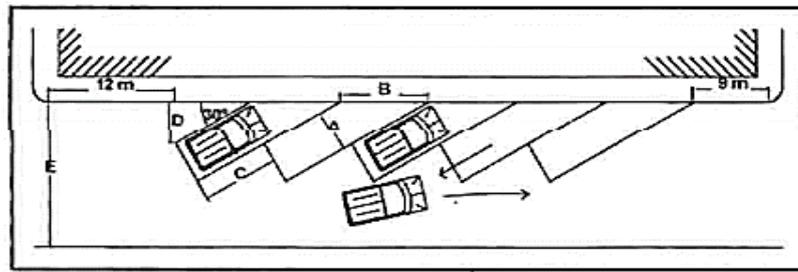
2. Pola parkir menyudut

a. Sudut 30°

Tabel 2.7 Keterangan Dimensi Pola Parkir 30°

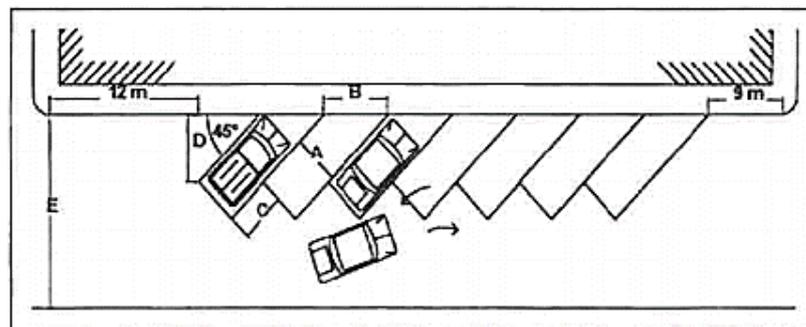
	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	4,6	3,45	4,7	7,6
Golongan II	2,5	5,0	4,3	4,85	7,75
Golongan III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

(Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

Gambar 2.18 Pola Parkir Menyudut 30° b. Sudut 45° Tabel 2.8 Keterangan Dimensi Pola Parkir 45°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	3,5	2,5	5,6	9,3
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 : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

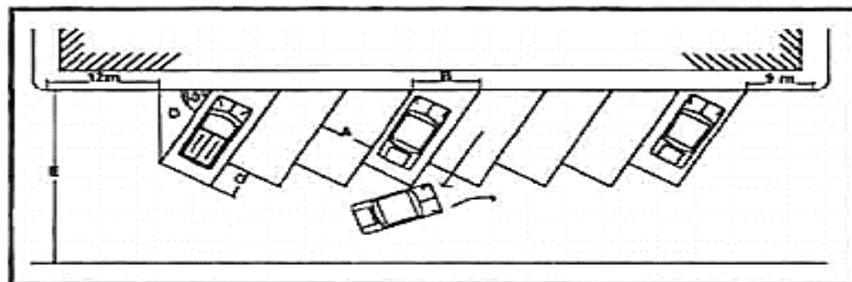
Gambar 2.19 Pola Parkir Menyudut 45°

c. Sudut 60°

Tabel 2.9 Keterangan Dimensi Pola Parkir 60°

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

(Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)



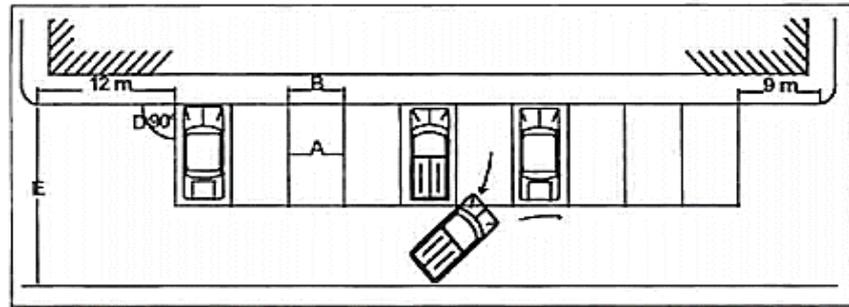
Gambar 2.20 Pola Parkir Menyudut 60°

d. Sudut 90°

Tabel 2.10 Keterangan Dimensi Pola Parkir 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 : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)



Gambar 2.21 Pola Parkir Menyudut 90°

Keterangan:

- A : Lebar Ruang Parkir (m)
- B : Lebar Kaki ruang parkir (m)
- C : Selisih Panjang Ruang Parkir (m)
- D : Ruang Parkir Efektif (m)
- E : Ruang Parkir Efektif ditambah Ruang Manuver (m)
- M : Ruang Manuver (m)

2.13 Pengaturan Posisi Parkir

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998 posisi parkir off street mobil penumpang dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu:

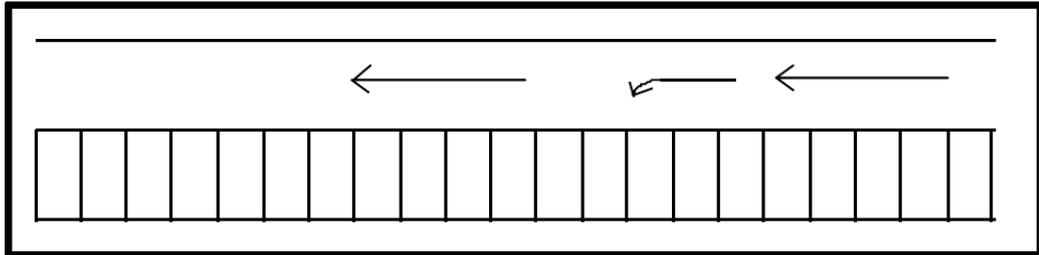
2.13.1 Parkir Kendaraan Mobil Satu Sisi

Posisi perparkiran dengan satu sisi sering dipakai pada area yang sempit pada sebuah jalan atau jalur.

2.13.1.1 Satu Sisi Membentuk Mobil Sudut 90°

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

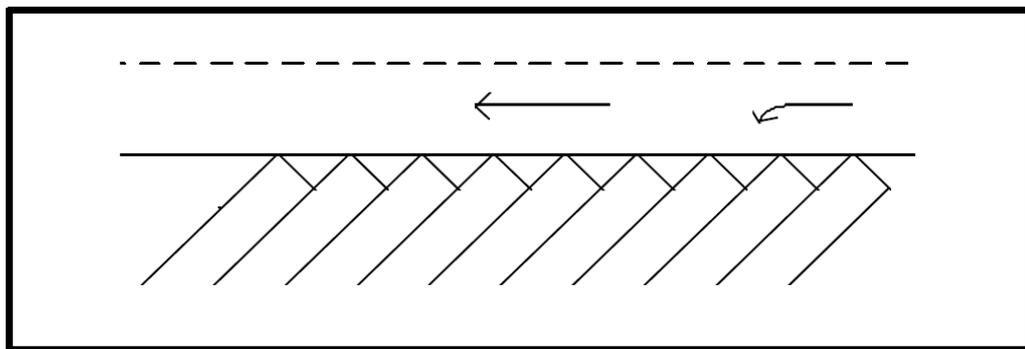
melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90° .



Gambar 2.22 Posisi Parkir Satu Sisi 90°

2.13.1.2 Satu Sisi Mobil Membentuk Sudut 30° , 45° , 60°

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°



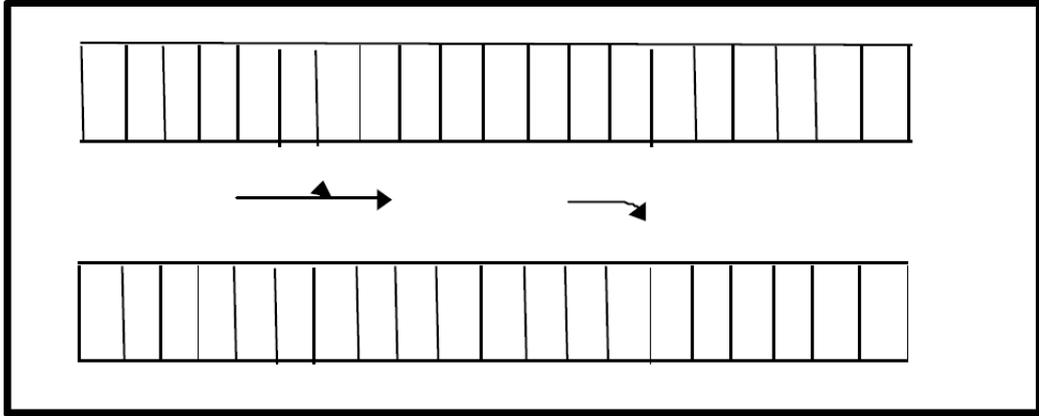
Gambar 2.23 Posisi Parkir Satu Sisi 30° , 45° , 60°

2.13.2 Parkir Kendaraan Mobil Dua Sisi

Posisi parkir seperti ini dapat diterapkan apabila ruang cukup memadai.

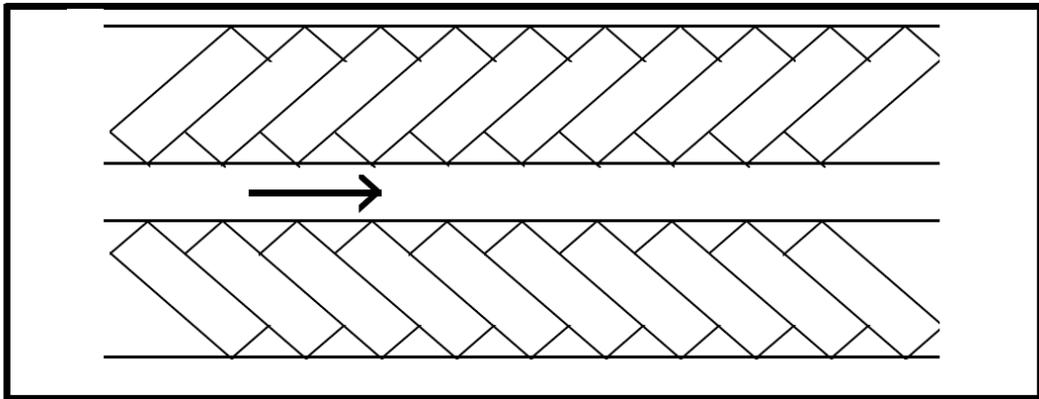
2.13.2.1 Dua Sisi Mobil Membentuk Sudut 90°

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



Gambar 2.24 Posisi Parkir Dua Sisi 90°

2.13.2.2 Dua Sisi Mobil Membentuk Sudut 30°, 45°, 60°

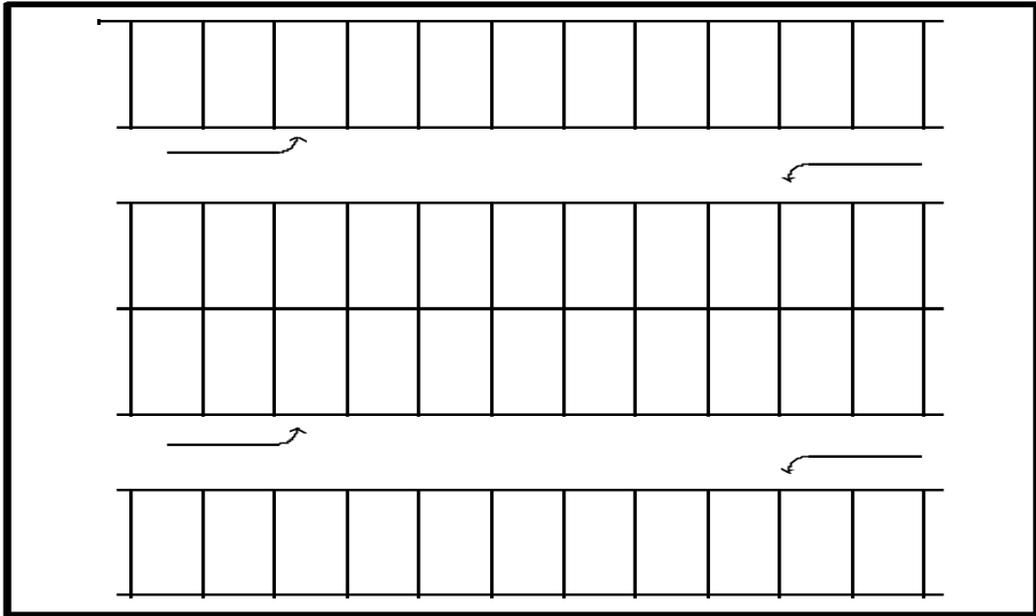


Gambar 2.25 Posisi Parkir Dua Sisi 30°, 45°, 60°

2.13.3 Parkir Kendaraan Mobil Posisi Pulau

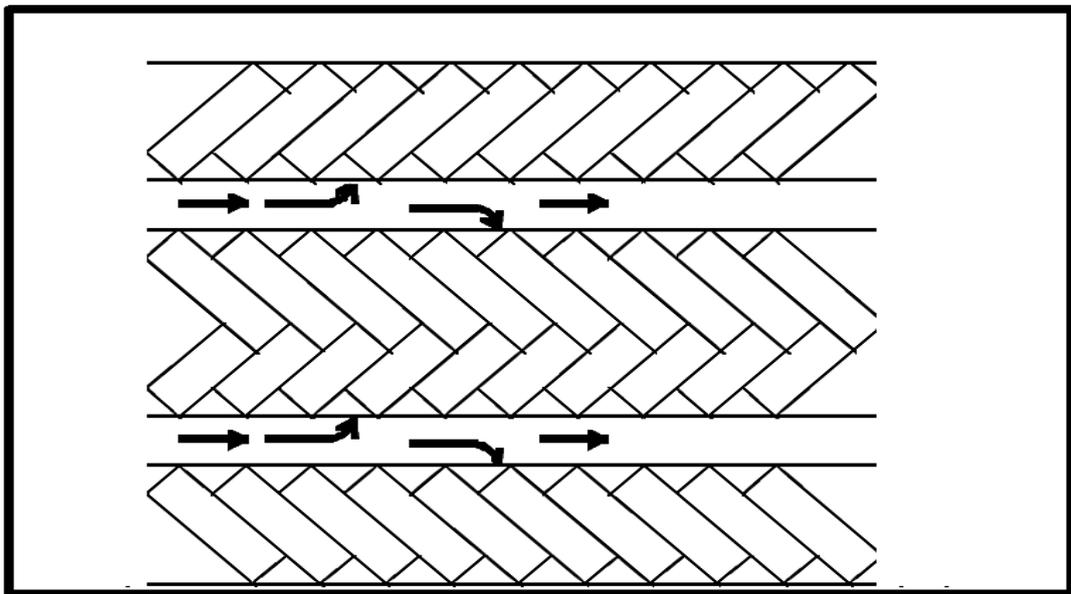
Posisi parkir seperti ini dapat diterapkan apabila luas areal parkir cukup besar.

2.13.3.1 Posisi Pulau Membentuk Sudut 90°

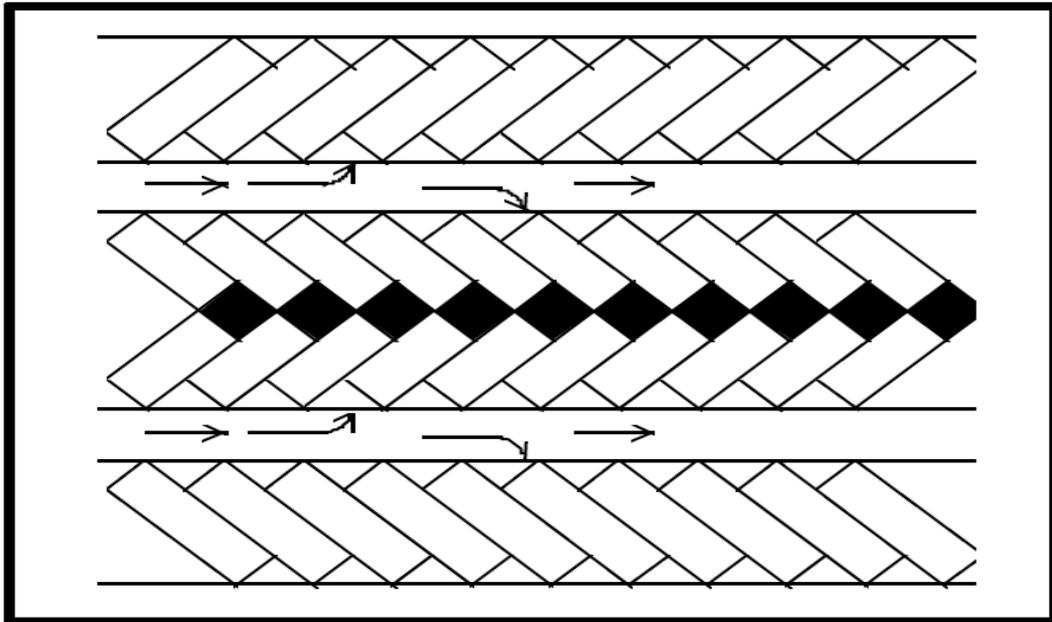


Gambar 2.26 Posisi Parkir Pulau 90°

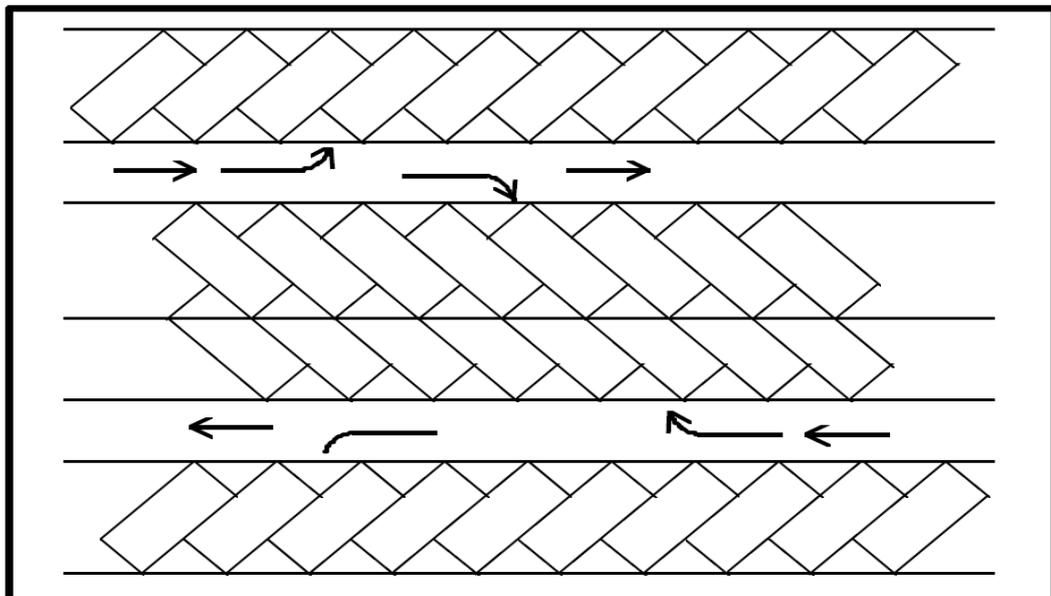
2.13.3.2 Posisi Pulau Membentuk Sudut 45°



Gambar 2.27 Posisi Parkir Pulau 45° Tulang Ikan Tipe 1



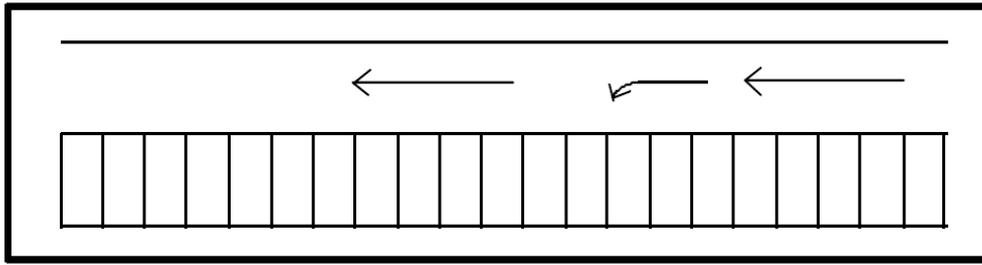
Gambar 2.28 Posisi Parkir Pulau 45° Tulang Ikan Tipe 2



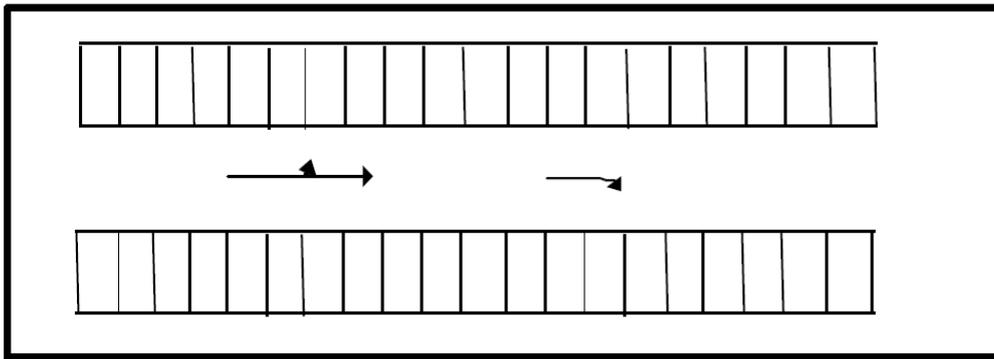
Gambar 2.29 Posisi Parkir Pulau 45° Tulang Ikan Tipe 3

2.13.4 Parkir Kendaraan Bus

Posisi Kendaraan dapat dibuat menyudut 60° ataupun 90°, tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.



Gambar 2.30 Posisi Parkir Bus Satu Sisi 90°



Gambar 2.31 Posisi Parkir Bus Dua Sisi 90°

2.13.5 Parkir Kendaraan Motor

Pada umumnya posisi kendaraan 90° dari segi efektifitas ruang paling menguntungkan.

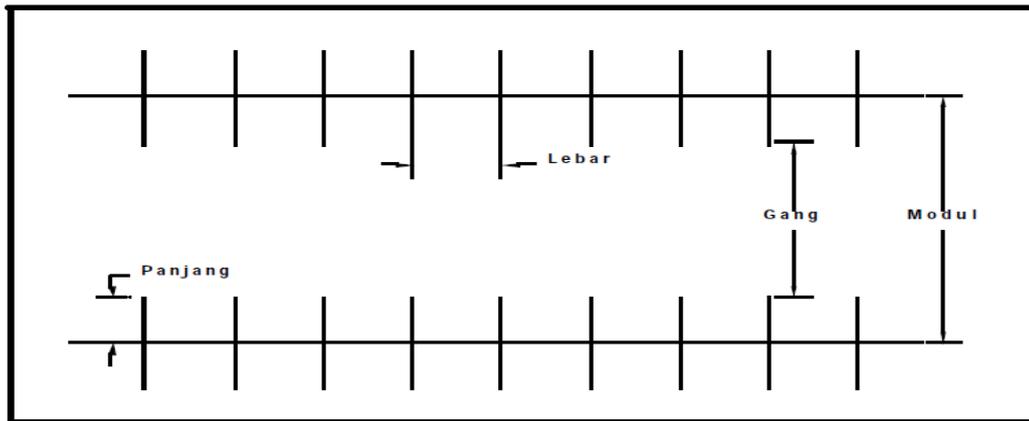
2.13.6 Jalur Sirkulasi, Gang, Dan Modul

Perbedaan antara jalur sirkulasi dan jalur gang terutama terletak pada penggunaannya. Patokan umum yang dipakai adalah:

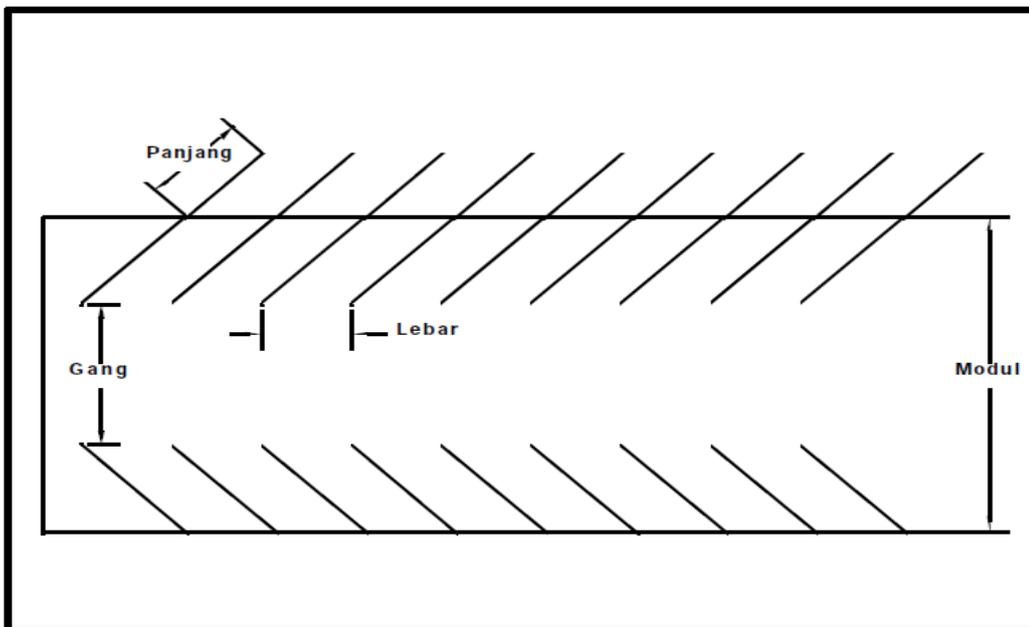
1. panjang sebuah jalur gang tidak lebih dari 100 meter.
2. jalur gang yang ini dimaksudkan untuk melayani lebih dari 50 kendaraan dianggap sebagai jalur sirkulasi.

Lebar minimum jalur sirkulasi:

1. untuk jalan satu arah = 3,5 meter.
2. untuk jalan dua arah = 6,5 meter.



Gambar 2.32 Jalur Sirkulasi, Gang, Lebar, Dan Modul Posisi Parkir Dua Sisi 90°



Gambar 2.33 Jalur Sirkulasi, Gang, Lebar, Dan Modul Posisi Parkir menyudut 30°,

45°, 60°.

Tabel 2.11 Ukuran Lebar Jalur Gang

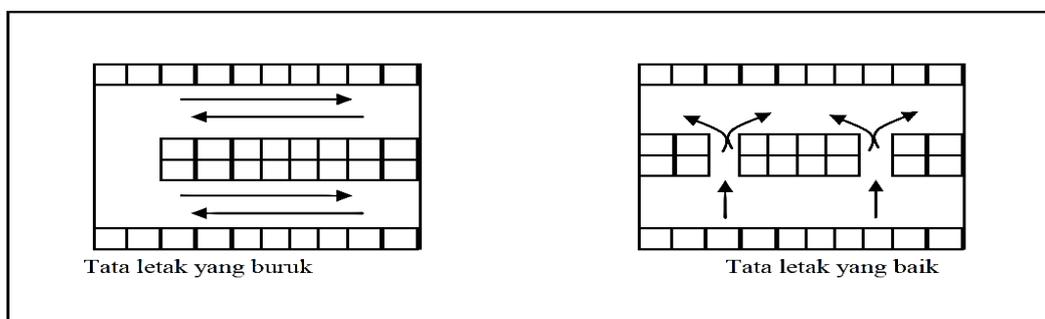
SRP	Lebar Jalur Gang (m)							
	< 30 ⁰		< 45 ⁰		< 60 ⁰		90 %	
	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah
a. SRP mobil pnp 2,5 m x 5,0 m	3,0*	6,00*	3,00	6,00*	5,1*	6,00*	6. *	8,0 *
b. SRP mobil pnp 2,5 m x 5,0 m	3,50**	6,50**	3,50**	6,50**	5,1**	6,50**	6,5 **	8,0 **
c. SRP sepeda motor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

(Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

Keterangan : * = Lokasi tanpa fasilitas pejalan kaki

**= Lokasi dengan fasilitas pejalan kaki

Kebutuhan dasar sirkulasi lalu lintas berupa jalan masuk menuju ke seluruh tempat parkir harus sependek mungkin dan gerak lalu lintas harus tersebar cukup merata untuk mencegah kemacetan, terutama sekali pada periode sibuk ruang parkir mungkin harus dikorbankan untuk mempertinggi efisiensi operasional, sebagaimana terlihat pada Gambar 2.34 tampak tempat parkir sering berbentuk tidak teratur dan beberapa alternatif tata letak mungkin diperlukan sebelum desain akhir ditetapkan. Bagian tampak yang berbentuk ganjil dan sangat miring yang tidak sesuai untuk parkir, dapat dimanfaatkan sebagai taman (F.D. Hobbs,1979).



Gambar 2.34 Sirkulasi Lalu Lintas di Tempat Parkir