

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)

Berdasarkan pernyataan Tamin (2000), penelitian mengenai pengaruh perkembangan penggunaan suatu lahan yang berimbas terhadap sistem pergerakan arus lalu lintas di sekelilingnya merupakan analisis dampak lalu lintas. Adapun pergerakan arus lalu lintas yang dimaksud yaitu pergerakan keluar atau masuk nya kendaraan ke dalam maupun keluar lahan tertentu.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 75 2015, analisis dampak lalu lintas merupakan serangkaian kegiatan yang mengkaji tentang dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasil kajiannya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.

2.2. Fenomena Dampak Lalu Lintas

Berdasarkan pernyataan Tamin (2000), Semua kegiatan dapat menimbulkan bangkitnya pergerakan dan juga tarikan pergerakan yang intensitasnya bergantung pada jenis guna lahan. Apabila ada pembangunan atau pengembangan area yang baru seperti kantor, gedung ruko, area industri pasti akan menimbulkan adanya bangkitan dan tarikan lalu lintas di sekeliling lokasi.

The institution of Highways and Transportasion (1994)

mengatakan bahwa besar-kecilnya dampak yang terjadi terhadap lalu lintas yang disebabkan oleh kegiatan dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut :

1. Tarikan / bangkitan.
2. Daya tarik dari pusat kegiatan.
3. Tingkat kelancaran lalu lintas pada jaringan jalan.
4. Prasarana jalan sekitar pusat kegiatan.
5. Jenis tarikan perjalanan dari pusat kegiatan.
6. Persaingan beberapa pusat kegiatan yang berdekatan.

2.3. Sasaran Analisis Dampak Lalu Lintas

Dikun dan Arief (1993), mengatakan bahwa sasaran analisis dampak lalu lintas diutamakan pada :

1. Penilaian dan formulasi dampak lalu lintas yang diakibatkan oleh daerah pembangunan baru terhadap jaringan jalan yang ada di sekitar (jaringan jalan eksternal), khususnya ruas jalan yang membentuk jaringan utama.
2. Upaya sinkronisasi terhadap kebijakan pemerintah dalam kaitannya dengan penyediaan prasarana jalan, khususnya rencana peningkatan prasarana jalan dan simpang di sekitar pembangunan utama yang diharapkan akan dapat mengurangi konflik, macet dan hambatan lalu lintas.
3. Penyediaan solusi yang bisa meminimalisir kemacetan lalu lintas yang diakibatkan oleh dampak pembangunan, serta penyusunan usulan indikatif pada fasilitas tambahan yang diperlukan untuk mengurangi

dampak yang terjadi akibat oleh lalu lintas yang dibangkitkan oleh pembangunan baru tersebut, di sini termasuk upaya untuk mempertahankan tingkat pelayanan prasarana sistem jaringan jalan yang ada.

4. Penyusunan rekomendasi pengaturan sistem jaringan jalan internal, titik-titik akses dari dan ke lahan yang dibangun, kebutuhan fasilitas ruang parkir dan penyediaan sebesar mungkin untuk kemudahan akses ke lahan yang dibangun.

The Institution of Highways and Transportasion (1994)

merekomendasikan pendekatan teknis untuk melakukan analisis dampak lalu lintas, sebagai berikut :

1. Gambaran kondisi lalu lintas eksisting (saat ini).
2. Gambaran pembangunan yang akan dilakukan.
3. Estimasi pilihan moda transportasi dan tarikan perjalanan.
4. Analisis penyebaran perjalanan.
5. Identifikasi rute pembebanan perjalanan.
6. Identifikasi tahun pembebanan dan pertumbuhan lalu lintas.
7. Analisis dampak lalu lintas.
8. Analisis dampak lingkungan.
9. Pengaturan tata letak internal.
10. Pengaturan parkir.
11. Angkutan umum.
12. Pejalan kaki, pengguna sepeda dan penyandang cacat.

Dari keseluruhan tahapan diatas, penelitian ini tidak melakukan tahapan analisis dampak lingkungan, pengaturan tata letak internal, analisis angkutan umum dan analisis pejalan kaki, pengguna sepeda dan penyandang cacat. Analisis dampak lingkungan tidak dijalankan karena sudah dilakukan pada awal pembangunan. Pengaturan tata letak internal tidak dijalankan mengingat kawasan hotel tersebut telah terbangun dan beroperasi.

2.4. Pentingnya Analisis Dampak Lalu Lintas

Berdasarkan peraturan menteri perhubungan No 75 Tahun 2015, adanya rencana pembangunan permukiman, pusat kegiatan, dan infrastruktur yang dapat menimbulkan terjadinya gangguan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, dan angkutan jalan diwajibkan untuk melakukan Analisis Dampak Lalu Lintas.

2.5. Dasar Pelaksanaan Analisis Dampak Lalu Lintas

Pelaksanaan analisis dampak lalu lintas di setiap negara berbeda-beda menurut pendekatan yang berlaku. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas apartemen dengan jumlah minimal 50 unit wajib melakukan Analisis Dampak Lalu Lintas.

Tabel 2.1. Ukuran Minimal Peruntukan Lahan yang Wajib Melakukan Andalalin

No	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal
1.	Pusat Kegiatan	
a.	Kegiatan Perdagangan	
	Pusat perbelanjaan / ritail	500 m ² luas lantai bangunan
b.	Kegiatan Perkantoran	1000 m ² luas lantai bangunan
c.	Kegiatan Industri	
	Industri dan pergudangan	2500 m ² luas lantai bangunan
d.	Fasilitas Pendidikan	
1)	Sekolah / universitas	500 siswa
2)	Lembaga kursus	Bangunan dengan 50 siswa/waktu
e.	Fasilitas Pelayanan Umum	
1)	Rumah sakit	50 tempat tidur
2)	Klinik bersama	10 ruang praktek dokter
3)	Bank	500 m ² luas lantai bangunan
f.	Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum	1 dispenser
g.	Hotel	50 kamar
h.	Gedung Pertemuan	500 m ² luas lantai bangunan
i.	Restauran	100 tempat duduk
j.	Fasilitas olah raga (Indoor atau Outdoor)	Kapasitas penonton 100 orang dan/atau luas 10000 m ²
k.	Bengkel kendaraan bermotor	2000 m ² luas lantai bangunan
l.	Pencucian mobil	2000 m ² luas lantai bangunan

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2015

Berdasarkan kriteria yang ada bahwa Hotel dengan jumlah kamar yang lebih dari 50 kamar wajib melakukan andalalin, maka Hotel Manohara yang ada di jalan Affandi sudah seharusnya melakukan andalalin. Adapun faktor yang dipertimbangkan untuk menentukan kawasan yang berpengaruh dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.2. Faktor Pertimbangan Untuk Menentukan Kawasan Yang Berpengaruh

Peruntukan Lahan	Faktor yang dipertimbangkan	Data yang diperlukan
Pusat perbelanjaan	a. Pengembangan daerah komersial Distribusi Penduduk Perbelanjaan sejenis yang saling bersaing b. Waktu perjalanan : umumnya maksimal 20 menit	Distribusi Penduduk
Perkantoran dan Industri	Waktu perjalanan : umumnya Distribusi Penduduk Industri diasumsikan waktu perjalanan maksimum 30 menit atau 15-20 km	Distribusi Penduduk
Permukiman	Waktu perjalanan; umumnya distribusi penduduk diasumsikan waktu perjalanan maksimum 30 menit atau 15 km	Distribusi Penduduk

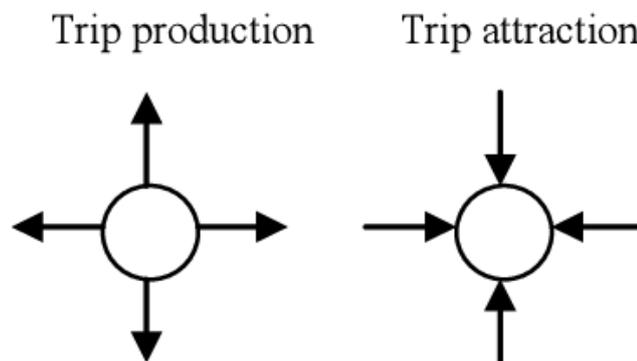
Sumber : Pedoman Teknis Andalalin Departemen Perhubungan (2014)

2.6. Bangkitan Pergerakan

Berdasarkan Tamin (2000), bangkitan pergerakan merupakan langkah pemodelan dengan perkiraan jumlah pergerakan yang datang dari suatu area dan jumlah pergerakan yang tertarik untuk menuju ke suatu area.

Bangkitan lalu lintas ini mencakup :

1. lalulintas pergi dari lokasi
2. lalulintas pergi atau sampai ke lokasi.



Gambar 2.1 *Trip Production* dan *Trip Attraction*

Beberapa faktor yang bisa berpengaruh dalam pemodelan bangkitan pergerakan, antara lain :

1. Bangkitan pergerakan

Faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan antara lain, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga, pendapatan, kepemilikan kendaraan yang sering digunakan dalam kajian bangkitan pergerakan sedangkan kepadatan daerah pemukiman dan nilai lahan sering digunakan dalam kajian mengenai zona.

2. Tarikan pergerakan

Faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan adalah luas lantai dalam kegiatan industri, komersil, perkantoran, pertokoan, dan pelayanan yang lainnya. Faktor yang dapat mempengaruhi juga adalah lapangan kerja.

Menurut Suwardjoko (1990), faktor-faktor utama dan terpenting yang sangat berpengaruh terhadap produksi perjalanan dan bangkutan pergerakan adalah :

1. kepemilikan kendaraan,
- 2, tingkat pendapatan keluarga,
3. struktur ukuran keluarga.

2.7. Prakiraan Lalu Lintas

Berdasarkan Pedoman Andalalin akibat pengembangan kawasan di perkotaan Departemen PU (2014), tujuan prakiraan lalu lintas adalah untuk mendapatkan informasi tentang perubahan kondisi lalu lintas di wilayah studi pada tahun tinjauan sebagai dasar melakukan evaluasi dampak lalu lintas.

Secara umum ada 4 tahap kegiatan yang wajib dilalui dalam melakukan prakiraan lalu lintas, yaitu :

1. Tahap penetapan sistem zona, yaitu penetapan lokasi / zona yang menjadi tujuan penelitian. Secara umum zona dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Zona internal, merupakan zona asal/tujuan perjalanan yang ada di dalam wilayah studi, termasuk kawasan zona dari pengembangan kawasan yang direncanakan.
 - b. Zona eksternal, merupakan zona asal/tujuan perjalanan yang berbeda di luar wilayah studi.
2. Tahap bangkitan perjalanan, merupakan bangkitan perjalanan harus diperkirakan untuk setiap zona yang ditentukan, yang terdiri dari :
 - a. Bangkitan perjalanan dari/ke zona rencana pengembangan wilayah.
 - b. Bangkitan perjalanan dari/ke zona internal selain zona pengembangan wilayah yang ditentukan.
 - c. Bangkitan perjalanan dari/ke zona eksternal.
 3. Tahap distribusi perjalanan, tahap distribusi perjalanan harus dilakukan untuk mendapatkan informasi mengenai :
 - a. Zona asal/tujuan dari perjalanan yang bangkit oleh wilayah pengembangan.
 - b. Distribusi asal/tujuan perjalanan dan lalu lintas yang ada di wilayah studi dari/ke zona internal atau eksternal.
 - c. Distribusi penggunaan moda transportasi dari perjalanan yang dibangkitkan oleh zona pengembangan wilayah. Ini diperlukan apabila proporsi pemakai angkutan umum dan pejalan kaki diasumsikan cukup besar.
 4. Tahap pembebanan lalu lintas

Pembebanan lalu lintas dilakukan bagi perjalanan yang memakai kendaraan sehingga hasil distribusi perjalanan harus dikonversikan dulu ke dalam satuan mobil penumpang (smp).

2.8. Perencanaan Transportasi dan Kinerja Jalan

Berdasarkan pernyataan Salter (1989), hubungan antara lalu-lintas dengan tata guna lahan dapat dikembangkan melalui tahap perencanaan transportasi yang saling terkait, terdiri dari :

1. Bangkitan/tarikan perjalanan, untuk menentukan hubungan antara pelaku perjalanan dan faktor guna lahan yang tercatat dalam inventaris perencanaan.
2. Penyebaran perjalanan, yang menentukan pola perjalanan antar zona.
3. Pembebanan lalu lintas, yang menentkan jalur transportasi publik atau jaringan jalan sebuah perjalanan yang hendak dibuat.
4. Pemilihan moda, sebuah keputusan yang dibuat guna memilih moda perjalanan yang akan dipakai oleh pelaku perjalanan.
5. Volume lalu lintas ruas jalan merupakan jumlah kendaraan yang melintasi suatu titik pada ruas jalan dalam satuan waktu tertentu.

2.9. Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas merupakan banyaknya jumlah kendaraan yang melintas pada suatu titik ataupun garis pengamatan dalam satuan waktu , baik hari, jam, ataupun menit. Volume lalu lintas yang besar memerlukan ruas jalan yang lebih lebar juga. Data volume lalu lintas dipergunakan juga dalam penentuan berapa jumlah dan lebar lajur yang diperlukan (Sukirman 1994).

Untuk kepentingan penelitian, kendaraan yang akan disurvei diklasifikasikan dalam:

1. kendaraan ringan yang merupakan mobil pribadi;
2. kendaraan berat yang terdiri dari bus dan truk;
3. sepeda motor.

Data dari hasil survai yang sudah dilakukan selanjutnya akan dikonversikan dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP), hal ini bertujuan untuk menyamakan tingkat penggunaan ruang kendaraan. Untuk keperluan ini akan digunakan nilai konversi dari masing-masing klasifikasi kendaraan yang telah direkomendasikan MKJI (1997) dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.3. Nilai Ekuivalen Mobil Penumpang (emp) untuk Tipe Empat Lajur Dua Jalur Terbagi

Tipe Jalan	Arus lalu-lintas per lajur (kend/jam)	ekr	
		KB	SM
4/2T	< 1050	1.3	0.4
	≥ 1050	1.2	0.25

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

2.10. Jalan

Jalan merupakan suatu prasarana transportasi darat yang menyangkut segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan yang difungsikan bagi lalu lintas, yang berada di atas permukaan tanah dan/atau air, di bawah permukaan tanah dan/atau air, diluar jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

2.11. Klasifikasi dan Karakteristik Jalan

Peran atau fungsi jalan perkotaan berdasarkan UU No 38 Tahun 2004 mencakup tiga tipe jalan , jalan kolektor, jalan arteri, jalan lokal.

Segmen jalan perkotaan melingkupi empat tipe jalan, yaitu :

1. Jalan sedang 2/2TT.
2. Jalan raya 4/2T.
3. Jalan raya 6/2T.
4. Jalan satu arah 1/1,2/1,3/1.

Berdasarkan Pedoman Kajian Jalan Perkotaan, 2014, analisis kapasitas tipe jalan tak terbagi (2/2TT) digunakan untuk kedua arah lalu lintas, untuk jalan terbagi (4/2T dan 6/2T) analisis kapasitas dilakukan per lajur, masing-masing arah lalu lintas, dan untuk tipe jalan dengan tipe jalan satu arah pergerakan lalu lintas, analisis kapasitasnya sama dengan pendekatan pada tipe jalan terbagi, yaitu per lajur untuk satu arah lalu lintas. Untuk tipe jalan yang jumlah lajunya lebih dari enam dapat dianalisis menggunakan ketentuan-ketentuan untuk tipe 4/2T.

2.12. Kecepatan

Kecepatan merupakan suatu besaran pembagian antara jarak tempuh dan waktu tempuh yang ditunjukkan dalam satuan km/jam (Sukirman 1994).

Berdasarkan MKJI (1997), kecepatan tempuh merupakan ukuran kinerja suatu segmen jalan, karena dapat dimengerti dan diukur dengan mudah.

2.13. Kapasitas Ruas Jalan

Menurut Tamin (2000), kapasitas ruas jalan merupakan arus kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan cukup melintasi suatu ruas jalan tertentu baik dalam satu arah ataupun dua arah dalam periode waktu tertentu. Kapasitas ruas jalan biasanya ditunjukkan dalam Satuan Mobil Penumpang(SMP) per jam.

2.14. Hambatan Samping

Berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Perkotaan (2014), kegiatan di samping jalan sering menyebabkan konflik yang dapat berpengaruh terhadap arus lalu lintas. Kegiatan tersebut dalam analisis kapasitas jalan dapat disebut hambatan samping. Hambatan samping yang dianggap berpengaruh terhadap kapasitas dan kinerja jalan ada 4, yaitu :

1. Pejalan kaki.
2. Angkutan umum dan kendaraan berhenti.

3. Kendaraan lambat.
4. Kendaraan masuk atau keluar dari lahan samping jalan.

2.15. Waktu Tempuh

Berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Perkotaan (2014), waktu tempuh (TT) diartikan sebagai waktu rata-rata waktu tempuh (WT) dapat diketahui dari nilai VT dalam menempuh segmen ruas jalan yang dianalisis sepanjang L.

2.16. Parkir

Parkir merupakan kondisi dimana suatu kendaraan tidak bergerak dan sifatnya tidak sementara (UU. RI. No 43. Th 1993). Menurut Warpani (1990), parkir juga bisa diartikan sebagai suatu kondisi dimana kendaraan berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti lama.

Menurut Abubakar (1998), parkir merupakan keadaan kendaraan tidak bergerak dan bersifat sementara. Fasilitas parkir adalah area yang ditentukan menjadi tempat pemberhentian kendaraan yang bersifat sementara untuk melakukan aktivitas pada suatu kurung waktu.

2.16.1. Tipe parkir

Tipe parkir dapat dikelompokkan menjadi :

1. Parkir berdasarkan tempat

Berdasarkan tempatnya ada dua cara penataan parkir menurut Chiara dan Koppelman (1975) :

a. Parkir di pinggir jalan

Parkir ini mengambil tempat di sepanjang jalan, baik dengan ataupun tanpa melebarkan jalan untuk pembatsa parkir. Parkir di jalan sulit diterapkan pada jalan yang memiliki ruang terbatas, karena :

- a) Mengurangi kapasitas ruas jalan.
- b) Menimbulkan macet.
- c) Memperpanjang waktu tempuh dan memperbesar potensi kecelakaan.

Walaupun begitu beberapa parkir di ruas jalan masih diperlukan apabila keadaan jalan memang memungkinkan, misalnya pada jalan yang arusnya tidak lebih dari 400 kend./jam, atau pada lalu lintas searah dengan arus yang tidak lebih 600 kend/jam, parkir pada salah satu sisi masih diijinkan jika tempat pejalan kaki yang ada di dekatnya tidak ramai dan tidak banyak pejalan kaki yang menyebrang jalan tersebut.

b. Parkir di luar jalan

Penempatan ini memerlukan pelataran parkir tertentu diluar badan jalan baik di halaman terbuka ataupun di dalam bangunan yang dibangun khusus untuk parkir dan punya pintu pelayanan masuk untuk mengambil karcis parkir dan pintu pelayanan keluar untuk menyerahkan karcis parkir agar dapat diketahui secara pasti jumlah kendaraan yang parkir dan jangka waktu kendaraan parkir.

Yang termasuk dalam parkir di luar jalan antara lain :

- a) *Parking lot*, merupakan fasilitas parkir yang merupakan lahan terbuka di atas permukaan tanah. Fasilitas ini perlu lahan yang cukup luas.
- b) *Multi storey car parks*, merupakan fasilitas parkir tertutup yang menyerupai garasi bertingkat. Fasilitas ini cukup efektif jika lahan yang ada terbatas.
- c) *Mechanical car park*, merupakan fasilitas parkir yang sama dengan *multi storey car parks*, hanya saja dilengkapi dengan elevator/lift untuk mengangkut kendaraan ke lantai tujuan.
- d) *Underground car park*, merupakan fasilitas parkir yang dibangun pada basement multi storey atau di bawah permukaan tanah.

2. Parkir berdasarkan posisi parkir

Jika dilihat dari posisi parkir bisa dibedakan jadi 3, menurut Chiara dan Koppelman (1975) :

- a. Parkir sejajar dengan sumbu jalan / paralel (180°).

Untuk parkir di jalan posisi ini memiliki kelebihan, yaitu reduksi lebar jalan tidak besar, sehingga tidak terlalu mengganggu gerakan lalu lintas, tapi akibatnya akan memakai panjang yang lebih besar sehingga hanya dapat menampung sedikit kendaraan.

- b. Parkir bersudut 30° , 45° , dan 60° dengan sumbu jalan.

Pada parkir di jalan, cara parkir ini bisa jadi salah satu solusi yang bisa diambil untuk mereduksi lebar badan jalan. Namun pada parkir di luar jalan bermanfaat untuk dapat efisiensi penggunaan ruang parkir.

- c. Parkir tegak lurus sumbu jalan (sudut 90°).

Parkir ini bisa menampung kendaraan lebih banyak daripada posisi parkir yang lain, tapi akan banyak mengurangi fungsi lebar jalan.

- 3. Parkir berdasarkan status parkir.

Berdasarkan Chiara dan Koppelman (1975), status parkir dapat dikelaskan menjadi :

- a. Parkir Umum

Merupakan perpakiran yang memakai tanah, jalan, atau lapangan yang dimiliki dan dikelola oleh Pemda.

- b. Parkir Khusus

Merupakan perpakiran yang memakai area yang dimiliki dan dikelola oleh orang ketiga

- c. Parkir Darurat

Merupakan perpakiran di tempat umum, baik area milik pemerintah ataupun swasta karena kegiatan yang insidental.

- d. Taman Parkir

Merupakan area bangunan perpakiran yang memiliki fasilitas sarana perpakiran yang dikelola oleh Pemda.

- e. Gedung Parkir

Merupakan bangunan gedung yang memang digunakan untuk tempat parkir kendaraan yang dikelola oleh Pemda atau pihak yang punya ijin dari Pemda.

- 4. Parkir berdasarkan jenis tujuan parkir

Berdasarkan Chiara dan Koppelman (1975), jenis tujuan parkir dapat dikelompokkan menjadi :

- a. Parkir penumpang, merupakan parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- b. Parkir barang, merupakan parkir untuk membongkar muat barang.

Keduanya sengaja dipisahkan agar masing-masing keperluan tersebut tidak saling mengganggu.

5. Parkir berdasarkan jenis kepemilikan dan pengoperasian

Berdasarkan Chiara dan Koppelman (1975), jenis kepemilikan dan pengoperasian parkir dapat di kelompokkan menjadi :

- a. Parkir yang dimiliki dan dikelola swasta.
- b. Parkir yang dimiliki oleh Pemda dan dikelola oleh swasta.
- c. Parkir milik Pemda dan dikelola oleh Pemda.

2.16.2. Standar kebutuhan ruang parkir

Berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), standar kebutuhan luas lahan parkir berbeda antara satu dan yang lainnya, tergantung dari beberapa faktor antara lainnya pelayanan, tarif parkir, kapasitas ruang parkir, tingkat pemilikan kendaraan bermotor, tingkat pendapatan masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, kegiatan dan standar kebutuhan parkir adalah seperti berikut :

1. Kegiatan parkir tetap
 - a. Hotel dan tempat penginapan

Kebutuhan ruang parkir di hotel atau tempat penginapan tergantung kepada tarif sewa kamar yang dikenakan dan jumlah kamar serta kegiatan lain seperti *meeting*, pesta pernikahan yang diadakan di hotel tersebut. Kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada tabel 2.4 dibawah ini.

Tabel 2.4. Kebutuhan SRP di Hotel/tempat Penginapan

Jml Kamar (buah)	100	150	200	250	350	400	550	600	650	
SRP	<100	150	155	156	158	161	162	165	166	167
	100-150	300	450	476	477	480	481	484	485	487
	150-200	300	450	600	798	799	800	803	804	806
	200-250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425

Sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1996

Berdasarkan ukuran ruang parkir yang dibutuhkan yang belum tercantum di atas dapat dilihat pada tabel 2.5

Tabel 2.5. Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
- Pertokoan	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3.5 – 7.5
- Pasar swalayan	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3.5 – 7.5
- Pasar	SRP/100 m ² luas lantai efektif	
Pusat Perkantoran		
- pelayanan bukan umum	SRP/100 m ² luas lantai efektif	1.5 – 3.5
- pelayanan umum	SRP/100 m 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 : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir 1996

Jika kelompok masyarakat yang menggunakan fasilitas parkir adalah dari kalangan bawah maka digunakan batas bawah dan apabila dari kalangan atas maka digunakan batas atas.

2.16.3. Pengoperasian parkir

Berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996), hal-hal yang wajib untuk diperhatikan dalam pengoperasian parkir merupakan merencanakan pintu masuk dan pintu keluar seperti berikut :

1. letak jalan masuk ditempatkan tidak dekat dari persimpangan,
2. letak jalan untuk masuk atau keluar harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga dapat meminimalisir kemungkinan terjadinya konflik dengan pejalan kaki dan yang lainnya,

3. letak jalan keluar harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan jarak pandang yang cukup saat akan memasuki arus lalu lintas,
4. lebar jalan untuk masuk dan keluar (jumlah lajur) lebih baik ditentukan berdasarkan analisa kapasitas.