

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Uraian Umum

Tujuan dari pelaksanaan studi ruang parkir ini adalah untuk mengetahui fasilitas, ketersediaan lahan, dan juga *volume* kendaraan yang menggunakan ruang parkir tersebut. Selain ketiga hal yang disebutkan diatas, terdapat informasi mendetail yang didapatkan seperti lamanya waktu durasi suatu kendaraan Ketika menggunakan ruang parkir, akumulasi parkir, indeks parkir dan juga angka pergantian parkir (*turn over*). Keseluruhan informasi tersebut dijadikan dasar untuk perancangan lahan parkir yang akan digunakan di masa mendatang.

3.2 Permasalahan Parkir di Kota Yogyakarta

Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota kecil di Indonesia yang memiliki luas 32,5 km². Hal ini menjadikan Kota Yogyakarta menjadi salah satu kota yang memiliki luas wilayah yang kecil apabila dibandingkan dengan daerah-daerah tingkat II lainnya. Akan tetapi luas kota yang kecil tersebut tidak menjadikan kota ini jauh dari yang namanya perkembangan, entah dari sisi teknologi, kultural dan budaya. Kota Yogyakarta sendiri sangatlah dikenal oleh yang namanya kota Pendidikan, dikarenakan ada banyaknya universitas ternama yang mampu bersaing dengan universitas di luar negeri sekalipun. Tentunya hal ini menjadikan para penuntut ilmu tertarik untuk singgah dan menempuh pendidikan di Kota Yogyakarta ini.

Kota Yogyakarta sendiri mengalami pembangunan yang cukup pesat ditahun 2010 hingga saat ini. Pemukiman yang dahulunya sawah, saat ini dipenuhi oleh bangunan-bangunan komersil layaknya pertokoan, ruko, hotel, mal, perumahan, hingga universitas. Tidak seimbangya antara penambahan ruas jalan dengan volume kendaraan yang semakin meningkat dan juga menyusul banyaknya pertumbuhan minimarket, ruko, hotel dan jenis bangunan lainnya yang dibangun tanpa ruang parkir yang baik . Kondisi ini menyebabkan beberapa penggunaan ruang parkir bergeser hingga menuju badan jalan. Hal ini memang seharusnya ditata lebih baik sehingga arus lalu lintas yang melaju di jalan tidak lagi terganggu, sehingga diharapkan Kota Yogyakarta menjadi kota yang indah dan tertata.

3.3 Parkir di Rumah Makan

Dalam berkembangnya suatu tempat atau bangunan, semakin besar pula kebutuhan ruang parkirnya. Penyediaan ruang parkir yang layak dan memadai pada rumah makan sangat diperlukan, agar tidak mengakibatkan adanya gangguan arus lalu lintas akibat parkir rumah makan tertentu yang sangat mengganggu. Semakin besar dan semakin terkenal rumah makan tersebut, maka akan semakin banyak pula pengunjung yang akan mampir dan singgah untuk makan di rumah makan tersebut. Sehingga semakin besar pula ruang parkir yang dibutuhkan.

3.4 Satuan Ruang Parkir (SRP)

Ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan, termasuk ruang bebas untuk lebar bukaan pintu disebut dengan Satuan Ruang Parkir (SRP). Dapat dikatakan bahwa SRP adalah ukuran kebutuhan ruang parkir suatu kendaraan dengan aman dan nyaman, dengan besaran ruang yang seefisien mungkin. Satuan ruang parkir merupakan unit ukuran yang diperlukan untuk memarkir kendaraan menurut berbagai bentuk penyediaannya. Besaran ruang parkir dipengaruhi oleh:

3.4.1 Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang

Pada penentuan besarnya ukuran SRP perlu didasarkan pada besarnya nilainya SRP suatu kendaraan yang terpilih. Penentuan jenis kendaraan terpilih perlu dilakukan karena hasil survei di lapangan menunjukkan ketidakseragaman ukuran kendaraan, hal ini menyebabkan perbedaan mengenai penentuan ruang daya tampung suatu area parkir dimensi kendaraan standar pada mobil penumpang dapat dilihat pada gambar 3.1



Gambar 3.1. Dimensi Kendaraan Standar

(Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

3.4.2 Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral digunakan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung paling luar pintu ke badan kendaraan yang diparkir disampingnya. Tujuan diberikannya ruang bebas ini adalah agar tidak terjadi benturan pintu kendaraan dengan kendaraan disampingnya pada saat penumpang turun maupun naik kendaraannya.

Ruang bebas arah longitudinal diberikan didepan kendaraan agar dapat terhindar dari dinding atau kendaraan yang sedang lewat. Besarnya jarak bebas lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas longitudinal sebesar 30 cm.

3.4.3 Lebar bukaan pintu kendaraan

Fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas ruang parkir dapat ditentukan dari ukuran lebar bukaan pintu masing-masing. Contoh, lebar bukaan pintu seorang karyawan tentu saja akan sangat berbeda dengan ukuran lebar bukaan pintu seorang yang sedang mengunjungi pusat perbelanjaan. Dalam hal ini karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dapat dipilih menjadi tiga seperti yang akan ditunjukkan pada Tabel 3.1 dibawah ini.

Tabel 3.1. Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	<ul style="list-style-type: none"> • Karyawan/pekerja kantor • Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas 	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Orang cacat 	III

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3.4.4 Penentuan satuan ruang parkir

Penentuan Satuan Parkir (SRP) dapat dibagi menjadi atas tiga jenis kendaraan yaitu mobil, truk dan sepeda motor. Sedangkan berdasar penentuan SRP untuk mobil penumpang dapat diklasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti pada Tabel 3.2.

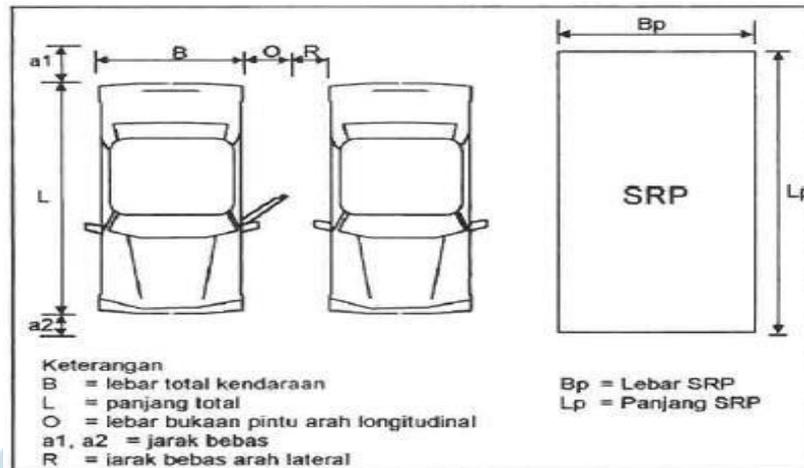
Tabel 3.2. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan 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
2.	Bus / truk	3,40 x 12,50
3.	Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998) Besaran Satuan Parkir dapat dibedakan untuk tiap jenis kendaraannya, sebagai berikut :

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang

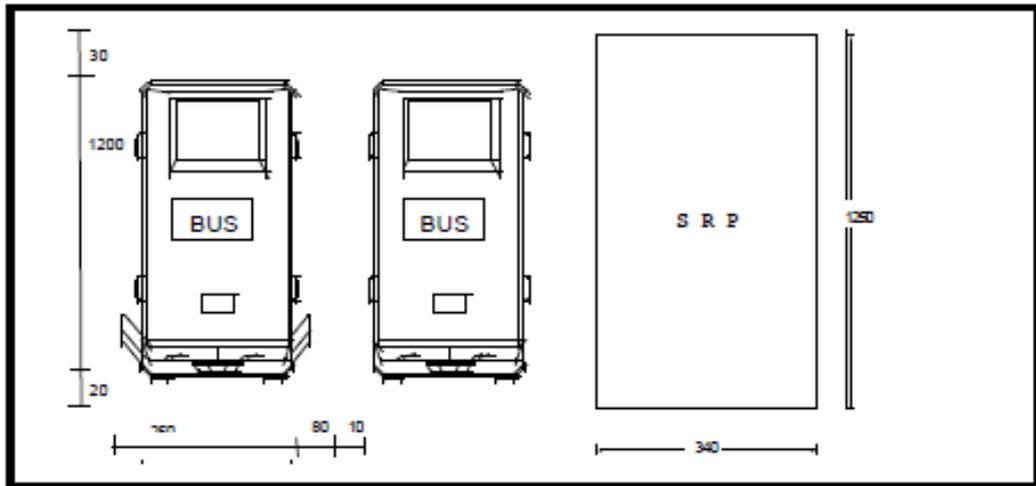


Gambar 3.2. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang (dalam Cm)

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

Gol I	: B = 170	a ₁ = 10	Bp = 230 = B + O + R
	O = 55	L = 470	Lp = 500 = L + a ₁ + a ₂
	R = 5	a ₂ = 20	
Gol II	: B = 170	a ₁ = 10	Bp = 250 = B + O + R
	O = 75	L = 470	Lp = 500 = L + a ₁ + a ₂
	R = 5	a ₂ = 20	
Gol III	: B = 170	a ₁ = 10	Bp = 250 = B + O + R
	O = 80	L = 470	Lp = 500 = L + a ₁ + a ₂
	R = 50	a ₂ = 20	

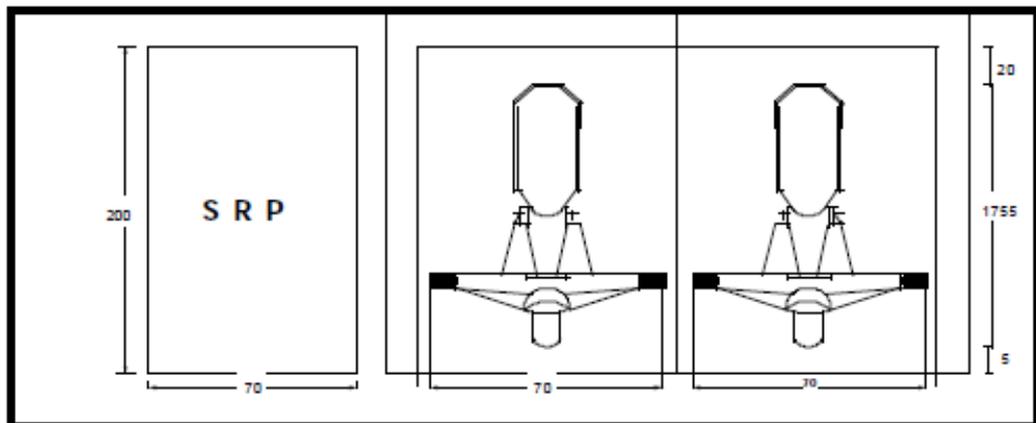
2. Satuan Ruang Parkir untuk Bus / Truk (dalam cm)



Gambar 3.3. Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk

Sumber : Departemen Perhubungan Darat (1996)

3. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor



Gambar 3.4. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

Sumber : Departemen Perhubungan Darat (1996)

3.5 Analisis Kebutuhan Parkir

Kebutuhan ruang parkir adalah luasan tempat yang dibutuhkan untuk menampung kendaraan yang membutuhkan ruang parkir berdasarkan fasilitas dan juga fungsi dari sebuah tata guna lahan. Dalam menghitung suatu analisis kebutuhan parkir, ada beberapa parameter karakteristik parkir yang perlu diketahui seperti dibawah ini.

3.5.1 Volume parkir

Yang disebut dengan volume parkir adalah jumlah kendaraan yang terlibat dalam suatu beban parkir (kendaraan – kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya per hari). Waktu yang digunakan dalam penelitian ini yang digunakan kendaraan untuk parkir , dalam menit maupun jam untuk menyatakan lamanya parkir. Volume parkir dikalkulasikan dengan menjumlahkan kendaraan yang memasuki ruang parkir pada jam – jam sibuk / padat.

$$Volume = Ei + X \dots\dots\dots (3.1)$$

Keterangan :

Ei = Kendaraan yang masuk lokasi

X = Jumlah kendaraan yang ada sebelum pengamatan

3.5.2 Durasi parkir

Lamanya waktu yang dipergunakan untuk parkir disebut dengan durasi parkir. Durasi parkir juga adalah rentang waktu (lama waktu) kendaraan yang diparkir. Untuk durasi parkir dapat dihitung dengan rumus :

$$Durasi = Extime - Entime \dots\dots\dots (3.2)$$

Keterangan :

$Extime$ = Waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

Entime = Waktu saat kendaraan masuk dari lokasi parkir

3.5.3 Akumulasi parkir

Akumulasi parkir adalah nilai yang digunakan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu. Nilai tersebut dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \dots\dots\dots (3.3)$$

Keterangan :

E_i = Jumlah kendaraan yang masuk ruang parkir

E_x = Jumlah kendaraan yang keluar ruang parkir

X = Jumlah kendaraan yang telah parkir sebelum pengamatan

3.5.4 Pergantian parkir

Pergantian parkir menunjukkan jumlah rata – rata pemakaian suatu ruang parkir dan digunakan oleh kendaraan yang berada selama masa pengamatan. Sehingga Pergantian Parkir (*Turn Over*) dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$\text{Turn Over} = \frac{\text{Volume parkir}}{\text{Ruang parkir yang tersedia}} \dots\dots\dots (3.4)$$

3.5.5 Indeks parkir

Indeks parkir adalah ukuran untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir. Besarnya indeks parkir dapat diperoleh dengan menggunakan rumus :

$$\text{Indeks Parkir} = \frac{\text{Akumulasi}}{\text{Ruang parkir yang tersedia}} \times 100\% \dots\dots\dots (3.5)$$

3.6 Penentuan Kebutuhan Ruang Parkir

Untuk mendapatkan kebutuhan ruang parkir, dapat dihitung dengan mengalikan SRP yang direncanakan dengan volume kendaraan yang parkir berdasarkan data hasil akumulasi. Hal ini dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$KRP = V_p \times SRP \dots\dots\dots (3.6)$$

Keterangan :

KRP = Kebutuhan Ruang Parkir

V_p = Volume puncak parkir kendaraan berdasarkan data akumulasi

SRP = Satuan Ruang Parkir

Menurut dari Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), standar kebutuhan luas area kegiatan parkir akan berbeda antara yang satu dengan yang lain. Bergantung kepada banyak factor, diantaranya adalah pelayanan, tarif yang diberlakukan pada tempat tersebut, ketersediaan ruang parkir, tingkat pemilikan kendaraan bermotor dan juga tingkat pendapatan masyarakat.

Seperti halnya sebuah area publik lainnya, kebutuhan ruang parkir pada suatu rumah makan bergantung pada tarif rumah makan tersebut dan juga ketersediaan tempat untuk menampung pengunjung (dalam hal ini meja makan), dikarenakan kebutuhan SRP untuk rumah makan secara spesifik tidak tertulis. Maka

digunakanlah kebutuhan SRP untuk pusat perdagangan sebagai pengganti kebutuhan SRP rumah makan. Ditentukan sebagai berikut :

Tabel 3.3 Kebutuhan SRP Pusat Perdagangan

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

Sumber : Hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

Tabel 3.4 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	3,5 – 7,5
Pusat Pertokoan		
• Pelayanan bukan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 – 3,5
• Pelayanan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 – 3,5
Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 – 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 – 1,0
Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,2 – 1,3
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 – 0,4

Sumber : Hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3.7 Disain Parkir

Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), tipe disain parkir dibedakan menjadi dua. Yaitu berdasarkan letaknya, yaitu sebagai berikut :

3.7.1 Disain parkir di badan jalan

Sesuai dengan permasalahan yang sedang terjadi di lokasi penelitian, parkir di badan jalan relatif lebih besar permasalahannya jika dibandingkan dengan parkir di luar badan jalan. Hal ini bisa terjadi karena jika parkir di badan jalan dan penataannya kurang terlaksana dengan baik, maka dapat menimbulkan kemacetan bagi arus lalu lintas yang melalui jalan tersebut. Namun, bila direncanakan baik dan memperhatikan kondisi lalu lintas yang ada, maka disain parkir di badan jalan yang diimplementasikan tentunya akan memberikan hasil yang baik pula.

Hal – hal berikut merupakan bahan pertimbangan dalam menentukan sudut parkir pada badan jalan antara lain adalah sebagai berikut :

1. Penentuan Sudut Parkir

Berikut adalah hal – hal yang dapat menjadi bahan pertimbangan dalam menentukan sudut parkir pada badan jalan :

- a. Lebar jalan.
- b. Volume lalu lintas pada jalan yang bersangkutan.
- c. Karakteristik kecepatan kendaraan.
- d. Dimensi kendaraan.
- e. Sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

2. Pola Parkir

Untuk melakukan kebijaksanaan yang bersangkutan dengan parkir, terlebih dahulu perlu dipikirkan pola parkir yang akan diimplementasikan, yang mana pola parkir tersebut akan berfungsi dengan baik apabila sesuai dengan kondisi

yang ada. Ada beberapa macam pola parkir yang telah berkembang baik di kota – kota besar maupun kota – kota kecil. Pola parkir yang telah berkembang berikut antara lain adalah :

- a. Pola parkir parallel.
- b. Pola parkir menyudut.

3. Larangan Parkir

- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyebrangan jalan.
- b. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter.
- c. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan.
- d. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang.
- e. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan.
- f. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung.
- g. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.
- h. Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menyebabkan bahaya.

3.7.2 Disain parkir di luar badan jalan

Parkir di luar badan jalan dapat diaplikasikan pada tempat – tempat yang dimana tarikan perjalanannya besar, supaya kelancaran arus lalu lintas dan kelestarian lingkungan tetap terjaga. Dengan demikian disain parkir di luar jalan sangatlah perlu diselaraskan dengan kebutuhan suatu ruang parkir. Disain parkir ini diterapkan pada tempat – tempat yang memiliki areal parkir sehingga tidak menggunakan badan jalan :

1. Pola parkir mobil penumpang satu sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan dari ruang yang ada sangat sempit pada suatu tempat kegiatan.

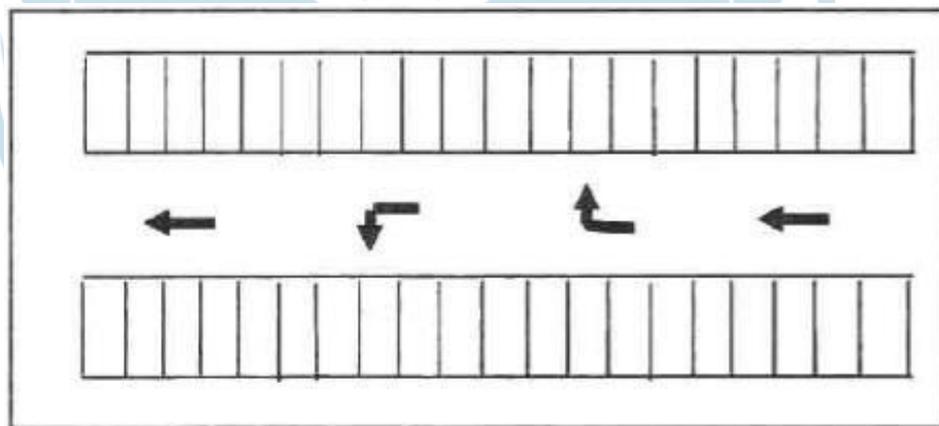
- a. Membentuk sudut 90°
- b. Membentuk sudut $30^\circ, 45^\circ, 60^\circ$

2. Pola parkir mobil penumpang dua sisi

Pola parkir ini dapat diterapkan apabila ketersediaan ruang sangat cukup memadai.

- a. Membentuk sudut 90° .

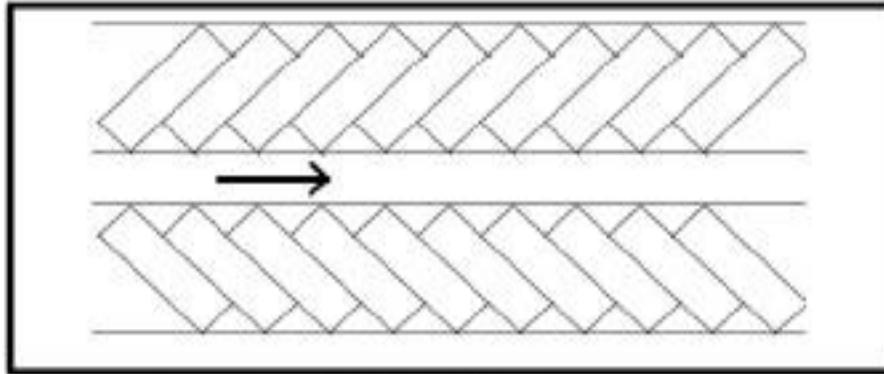
Pada pola parkir ini arah dari pergerakan lalu lintas dapat dari satu arah maupun dua arah



Gambar 3.5. Pola Parkir Tegak Lurus yang Berhadapan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

- b. Membentuk sudut $30^\circ, 45^\circ, 60^\circ$



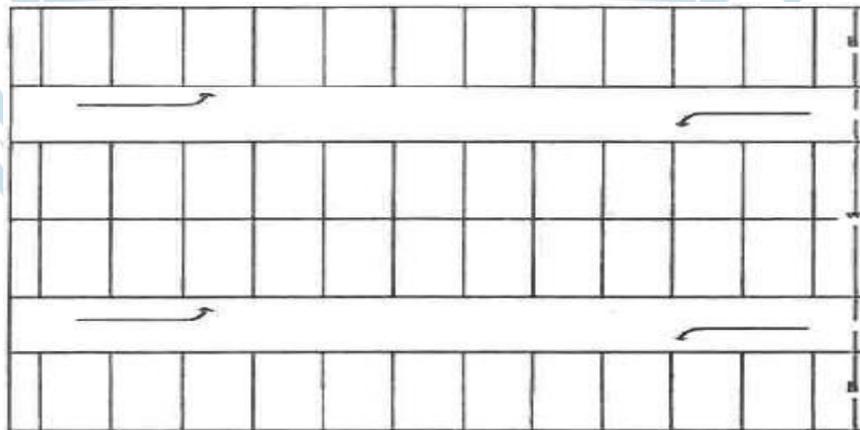
Gambar 3.6. Pola Parkir Sudut Lurus yang Berhadapan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3. Pola parkir pulau

Pola parkir ini mampu diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

- a. Membentuk sudut 90°

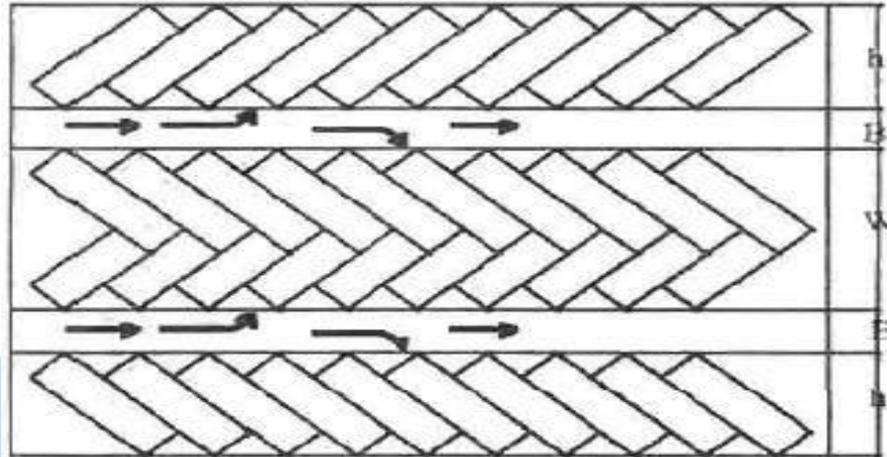


Gambar 3.7. Taman Parkir Tegak Lurus dengan 2 Gang

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

b. Membentuk sudut 45°

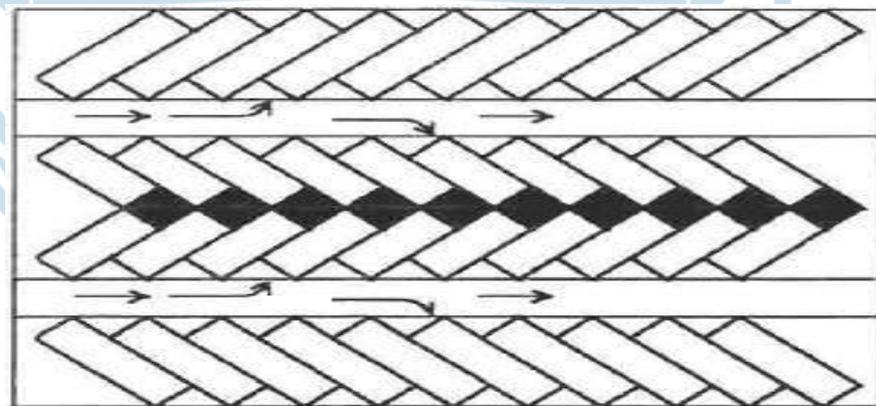
1. Bentuk tulang ikan tipe A



Gambar 3.8. Taman Parkir Sudut dengan 2 Tipe Gang A

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

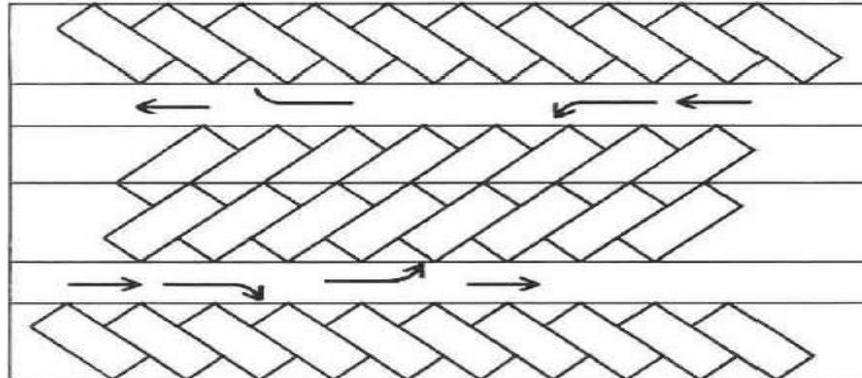
2. Bentuk tulang ikan tipe B



Gambar 3.9. Taman Parkir Sudut dengan 2 Tipe Gang B

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3. Bentuk tulang ikan tipe C



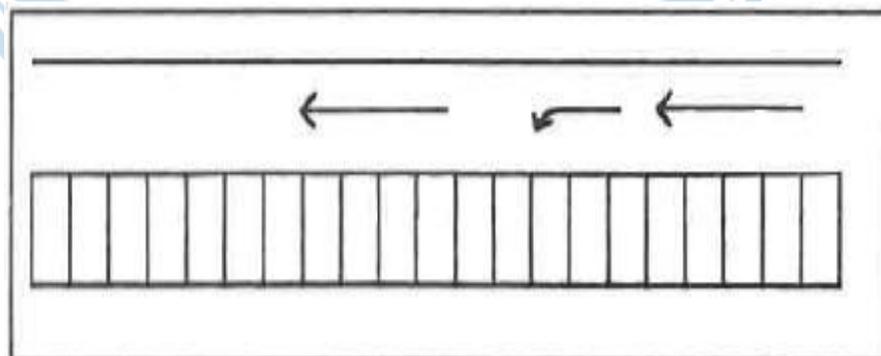
Gambar 3.10. Taman Parkir Sudut dengan 2 Tipe Gang C

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

4. Pola parkir bus / truk

Untuk pola parkir ini dapat dibuat menyudut 60° atau 90° . Bergantung dari luas area parkir yang ada. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

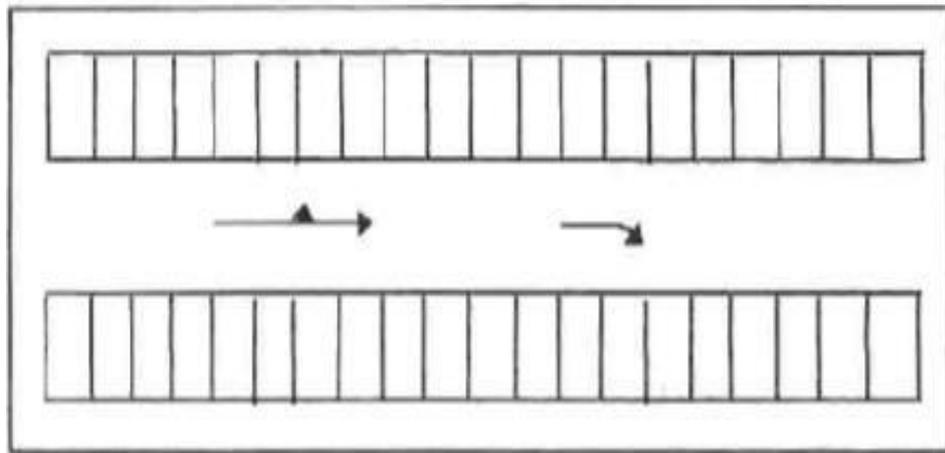
a. Pola parkir satu sisi



Gambar 3.11. Pola Parkir Satu Sisi

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

b. Pola parkir dua sisi



Gambar 3.12. Pola Parkir Satu Sisi

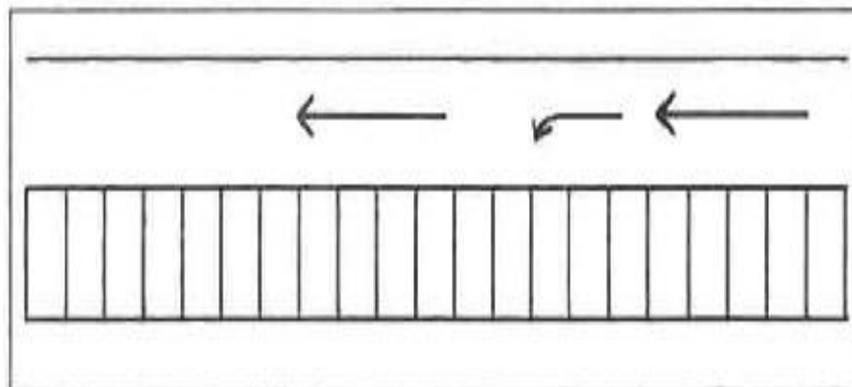
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

5. Pola parkir sepeda motor

Pada umumnya, posisi parkir kendaraan yang paling menguntungkan adalah pada sudut 90°. Hal ini dikarenakan kemudahan akses kendaraan tersebut untuk dan masuk dan juga keluar dengan sangat nyaman.

a. Pola parkir satu sisi

Pola ini dapat diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.

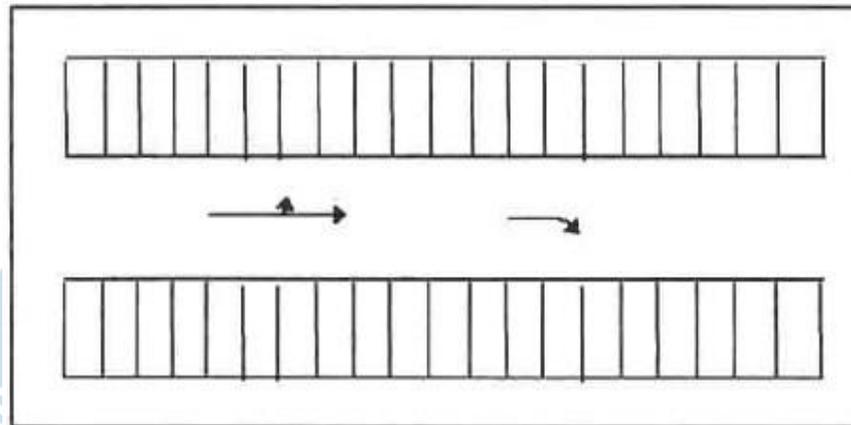


Gambar 3.13. Pola Parkir Satu Sisi

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

b. Pola parkir dua sisi

Pola ini dapat diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas $\geq 5,6\text{cm}$).

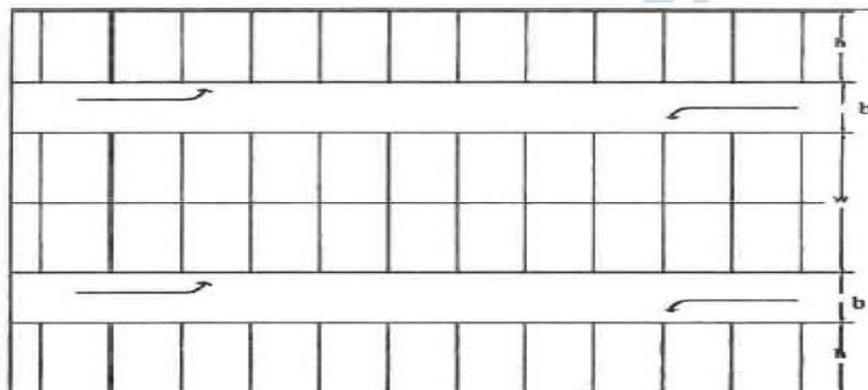


Gambar 3.14. Pola Parkir Dua Sisi

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

c. Pola parkir pulau

Pola ini dapat digunakan apabila ketersediaan ruang parkir cukup luas.



Keterangan : h = jarak terjauh antara tepi luar satuan ruang parkir
w = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau
b = lebar jalur gang

Gambar 3.15. Pola Parkir Dua Sisi

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3.8 Pintu Masuk dan Keluar

Ukuran untuk akses pintu keluar dan masuk dapat ditentukan, yaitu lebar 3 meter dengan panjang yang mampu menampung tiga mobil berurutan dengan jarak antara mobil sekitar 1,5 meter. Oleh karena itu, panjang – lebar pintu keluar dan masuk minimum sekitar 15 meter.

1. Pintu masuk dan keluar terpisah

Satu jalur :

$$b = 3,00 - 3,50 \text{ m}$$

$$d = 0,80 - 1,00 \text{ m}$$

$$R_1 = 6,00 - 6,50 \text{ m}$$

$$R_2 = 3,50 - 4,00 \text{ m}$$

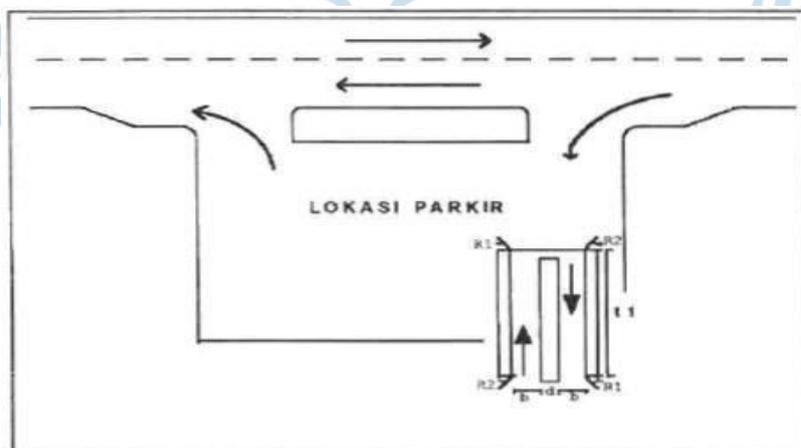
Dua jalur :

$$b = 6,00 \text{ m}$$

$$d = 0,80 - 1,00 \text{ m}$$

$$R_1 = 3,00 - 5,00 \text{ m}$$

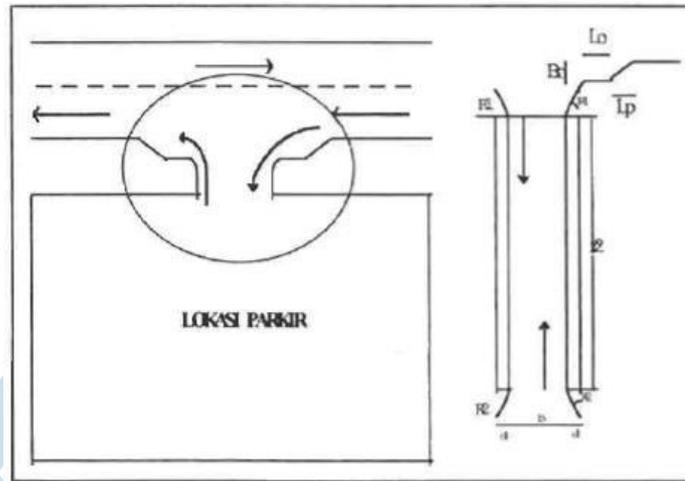
$$R_2 = 1,00 - 2,50 \text{ m}$$



Gambar 3.16. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

2. Pintu masuk dan keluar menjadi satu



Gambar 3.16. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

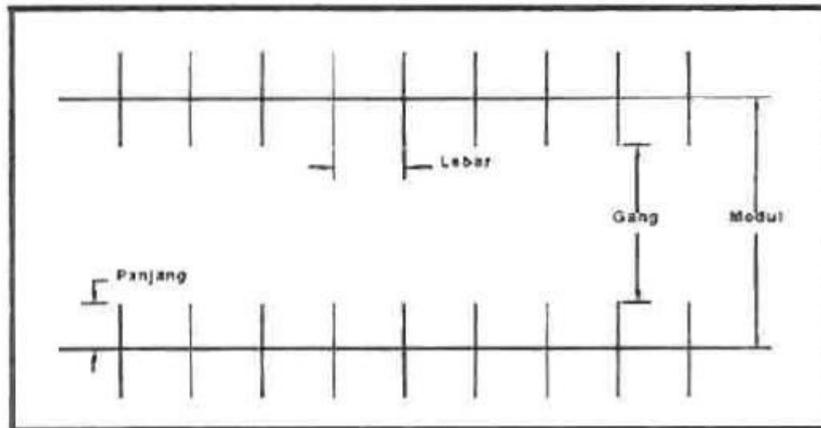
3.9 Jalur Sirkulasi Gang dan Modul

Menurut Abubakar dkk (1998), jalur sirkulasi adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir. Jalur gang adalah jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan. Perbedaan antara jalur sirkulasi dan jalur gang utama terletak pada penggunaannya. Patokan umum yang biasa digunakan adalah :

1. Panjang sebuah jalur gang lebih dari 100 meter.
2. Jalur gang yang dimaksudkan untuk melayani lebih dari 50 kendaraan dianggap sebagai jalur sirkulasi.

Lebar jalur minimum sirkulasi :

- a. Untuk jalan satu arah = 3,5 meter
- b. Untuk jalan dua arah = 6,5 meter



Gambar 3.16. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah
 Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

Tabel 3.5 Lebar Jalur Gang

SRP	Lebar Jalur Gang (m)							
	30°		45°		60°		90°	
	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah
a. SRP mobil pnp 2,5 x 5,0 m	3,0*	6,00*	3,0*	6,00*	5,1*	6,00*	6,00*	8,00*
	3,5**	6,50**	3,5**	6,50**	5,1**	6,50**	6,50**	8,00**
b. SRP mobil pnp 2,5 x 5,0 m	3,0*	6,00*	3,0*	6,00*	4,60*	6,00*	6,00*	8,00*
	3,5**	6,50**	3,5**	6,50**	4,60**	6,50**	6,50**	8,00**
c. SRP sepeda motor 0,75 x 2,0 m								1,6*
								1,6**

Keterangan : * = lokasi parkir tanpa fasilitas pejalan kaki

** = lokasi parkir dengan fasilitas pejalan kaki