

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Penataan Kembali (*Redevelopment*)**

##### **2.1.1 Pengertian Penataan Kembali (*Redevelopment*)**

Penataan Kembali (*redevelopment*) adalah upaya untuk meningkatkan nilai lahan/ kawasan melalui pembangunan kembali dalam suatu kawasan yang dapat meningkatkan fungsi kawasan sebelumnya. Penataan kembali bukan sesuatu yang hanya berorientasi pada penyelesaian keindahan fisik saja, tetapi juga harus dilengkapi dengan peningkatan ekonomi masyarakat serta pengenalan budaya yang ada (Eisner, dan Simon, 1993).

Dalam ilmu teknik sipil *redevelopment* dapat dikatakan sebagai pendekatan untuk meningkatkan vitalitas suatu kawasan. Bentuk pendekatan tersebut berupa:

1. Penataan kembali pemanfaatan lahan
2. Renovasi kawasan maupun bangunan-bangunan yang ada, sehingga dapat ditingkatkan dan dikembangkan nilai ekonomis dan sosialnya
3. Rehabilitasi kualitas lingkungan hidup
4. Peningkatan intensitas pemanfaatan lahan bangunan.

Dalam penataan kembali Pasar Pekan Senin Pajak Singa Kabanjahe mencakup keempat poin di atas, sehingga Pasar Pekan Pajak Singa Kabanjahe dapat berfungsi sebagai pasar yang memenuhi standar yang telah ditetapkan.

Berdasarkan peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor 19/PR/M/2010 tentang pedoman penataan kembali kawasan pada BAB I, pasal I. Adanya definisi yang berkaitan dengan Pasar Pekan Pajak Singa Kabanjahe adalah sebagai berikut:

- Penataan kembali adalah upaya untuk meningkatkan nilai lahan atau kawasan melalui pembangunan kembali dalam suatu kawasan yang dapat meningkatkan fungsi kawasan sebelumnya
- Kawasan adalah wilayah yang memiliki fungsi utama lindung atau budidaya

- Vitalitas kawasan adalah kualitas suatu kawasan yang dapat mendukung kelangsungan hidup warganya, dan mendukung produktivitas sosial, budaya, dan ekonomi dengan tetap mempertahankan kualitas lingkungan fisik, dan atau mencegah kerusakan warisan budaya
- Degradasi kualitas lingkungan adalah kerusakan ekologi dan kerusakan fasilitas kenyamanan kawasan
- Kawasan strategis kabupaten/ kota adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting dalam lingkungan Kabupaten/ kota terhadap ekonomi, sosial, budaya, dan/ atau lingkungan
- Peran masyarakat dalam penataan kembali kawasan adalah berbagai kegiatan masyarakat yang merupakan perwujudan kehendak masyarakat untuk memantau dan menjaga ketertiban, memberi masukan, menyampaikan pendapat dan pertimbangan, serta melakukan gugatan perwakilan berkaitan dengan penataan kembali kawasan

Persamaan fungsi yang dimiliki oleh pusat perbelanjaan modern dan pasar tradisional menimbulkan persaingan antara keduanya dan juga menimbulkan modernisasi dari pasar tradisional ke pusat perbelanjaan modern. Preferensi prioritas faktor internal, faktor eksternal, faktor bertahan, dan daya tarik pusat perbelanjaan modern menyebabkan pasar tradisional mengalami kondisi bertahan, kehancuran, maupun modernisasi yang menyebabkan suatu pasar tradisional ke arah kehancuran (Andreas Y.C. dan Marinus W., 2006).

Menurut Mudrajat Kuncoro (2008), untuk mengatasi berbagai masalah tersebut, dikembangkan berbagai upaya untuk mengembangkan pasar tradisional. Salah satunya dilakukan dengan pemberdayaan pasar tradisional, antara lain dengan melakukan renovasi atau relokasi, serta mengevaluasi pengelolaan. Penataan kembali yang dilakukan oleh pemerintah dengan maksud untuk kesejahteraan masyarakat menghadapi beberapa kendala, diantaranya sebagai berikut:

1. Menyangkut problem tata ruang. Selama ini para pedagang selalu berebut menempati lahan dasar untuk meraup untung dari pembeli. Karena itu, kalau ada pembangunan, mereka khawatir lahan yang ditempati bakal digeser. Hal ini menyebabkan setiap ada rencana pembangunan mereka selalu menolak.

2. Kecenderungan sosiologis pedagang pasar tradisional adalah menempatkan kecurigaan berlebihan terhadap segala bentuk pembangunan. Mereka sering menyalah artikan, yakni pembangunan identic dengan penggusuran. Prasangka berkembang, setiap ada pembangunan berarti sewa atau pembelian stan menjadi barang mahal. Itu dipandang merugikan pedagang yang telah menempati stan atau pasar sebelumnya.

Beberapa langkah yang bisa dilakukan agar pasar bisa menjembatani berbagai kepentingan, baik pedagang, pemerintah, maupun investor:

1. Dibutuhkan jaminan kepada pedagang agar pembangunan pasar benar-benar dilaksanakan. Adanya pembangunan pasar harus dilandasi garansi terhadap kelangsungan pedagang lama.
2. Langkah pembangunan sebaiknya diujicobakan tanpa melibatkan investor. Caranya dengan mengembalikan bangunan kepada pedagang.

### **2.1.2. Kriteria Penilaian Vitalitas Kawasan Perdagangan**

Vitalitas kawasan adalah kualitas suatu kawasan yang dapat mendukung kelangsungan hidup warganya, dan mendukung produktivitas sosial, budaya, dan ekonomi dengan tetap mempertahankan kualitas lingkungan fisik, dan/ atau mencegah kerusakan warisan budaya (UU pasal 1 pedoman Penataan kembali Kawasan).

Adapun kriteria yang dapat digunakan untuk menunjukkan vitalitas suatu kawasan perdagangan dilihat dari aspek kegiatan yang ada di dalam kawasan adalah:

Beberapa langkah yang bisa dilakukan agar pasar bisa menjembatani berbagai kepentingan, baik pedagang, pemerintah, maupun investor:

1. Tingginya jumlah penduduk
2. Tingginya tingkat isian kawasan
3. Tingginya kondisi penjualan
4. Lamanya kegiatan berlangsung

Tabel 2.1 Kriteria Vitalitas Kawasan Perdagangan

Kriteria	Variabel	Indikator	Kategori
Tingginya jumlah pengunjung	Kepadatan pengunjung (orang/ menit/ meter)	$\leq 24$ orang/ menit/ meter	Rendah
		$\geq 24$ orang/ menit/ meter	Tinggi
	Jumlah kendaraan yang parkir	$\leq 70\%$ dari kapasitas lahan parkir	Rendah
		$\geq 70\%$ dari kapasitas lahan parkir	Tinggi
Tingkat isian tinggi	Banyaknya toko yang aktif dan tidak aktif	$\leq 70\%$ dari kapasitas isian	Rendah
		$\geq 70\%$ dari kapasitas isian	Tinggi
Waktu kegiatan berlangsung	Lamanya toko beroperasi	$\leq 8$ jam/ hari	Rendah
		$\geq 8$ jam/ hari	Tinggi
Tingginya kondisi penjualan	Omzet perdagangan	$\leq 70\%$ dari tahun sebelumnya	Rendah
	Pajak dan retribusi	$\geq 70\%$ dari tahun sebelumnya	Tinggi

Sumber : Garvin, 1996; Bromley dan Thomas, 1993; Fruin, 1979; Barnet, 1982; Abramason, 1981.

### 2.1.3. Standar Fungsional Pasar Tradisional

Dalam pembangunan dan penggunaan pasar tradisional harus berpedoman pada standar perancangan pasar tradisional. Standar ini dimaksudkan agar pengunjung pasar tradisional merasa nyaman, selain itu standar ini sebagai patokan atau acuan bagi pasar tradisional dalam katagori layak atau tidak layak beroperasi lagi. Jika pasar tradisional tidak memenuhi beberapa kriteria dari standar pasar tradisional yang telah ditentukan maka pasar tersebut perlu ditata ulang agar pasar tetap bertahan dan mampu berjuang dengan maraknya pasar modern (Dr. Agus S. Ekomadyo, MT dan Ir. Sutan Hidayatsyah, MSP, 2006).

Tabel 2.2 Standar Fungsional Pasar Tradisional

Parameter	Tujuan	Kriteria
Tipe dan luas unit kios	Menentukan tipe dan dimensi kios yang ekonomis dan efisien	Kios-kios yang disediakan harus mempunyai tipe dan dimensi yang sesuai dengan karakter komodisi jualan
Efektivitas pemanfaatan ruang	Memperbanyak proporsi luas ruang yang bisa dijual ( <i>seafable area</i> )	Luas <i>seafable area</i> seharusnya mencapai 65% dari luas bangunan seluruhnya
		Jalur sirkulasi seharusnya menggunakan sistem <i>double loaded</i> (melayani dua sisi unit jual)
Lebar jalur sirkulasi	Menentukan lebar jalur sirkulasi yang efisien namun tetap nyaman	Lebar jalur sirkulasi minimal bisa dilewati dua orang dan maksimal 30% dari jumlah lebar unit jual yang diapitnya
Zoning	Menata zona komoditas untuk mengatur alur pengunjung guna meningkatkan aksesibilitas ke semua unit jual	Zona komoditas inti (yang paling dicari pengunjung) diletakkan di tempat paling sulit dijangkau dan berperan sebagai magnet yang menarik pengunjung untuk menghidupkan zona komoditas lainnya.
	Mengefisienkan penyediaan utilitas terutama jaringan air bersih dan air kotor	Unit-unit jual yang membutuhkan utilitas air bersih dan air kotor harus diletakkan berdekatan
	Memudahkan pengunjung untuk menemukan area berdasarkan komoditas	Zona komoditas tertentu harus diberi penanda tertentu agar memudahkan dikenali pengunjung
Aksesibilitas dan sistem sirkulasi	Menjamin semua unit pasar dapat dijangkau oleh pengunjung	Pintu masuk dan hierarki sirkulasi harus dirancang agar semua area pasar mudah dijangkau
		Zona komoditas inti ditempatkan pada area tertentu agar dapat menarik pengunjung untuk menghidupkan zona komoditas lainnya
		Unit-unit jual harus mendapatkan aksesibilitas visual yang memadai dari pengunjung
	Memudahkan pengunjung untuk menjangkau lantai-lantai atas pasar	Lantai-lantai bisa dirancang dengan sistem <i>split level</i> untuk meratakan aksesibilitas vertikal
		Ekskalator bisa disediakan untuk pasar dengan ketinggian 4 (empat) lantai atau lebih
	Memudahkan orientasi pengunjung di dalam pasar	Jalur sirkulasi harus dirancang secara hierarkis
Simpul-simpul sirkulasi harus disediakan pada jalur sirkulasi yang panjang		

Penghawaan	Menciptakan ruang-ruang pasar yang segar dan tidak pengap	Area publik dan sirkulasi harus dirancang dengan memaksimalkan sirkulasi udara silang
		Penghawaan di dalam unit jual bisa menggunakan sirkulasi udara buatan (kipas angin/ AC)
Fasilitas umum	Menyediakan fasilitas umum yang mendukung fungsi pasar	Fasilitas umum minimal yang harus disediakan adalah KM/WC, musalla, kantor pengelola, dan ruang serbaguna
		Fasilitas umum lain dapat ditambahkan sesuai karakter pasar setempat
Utilitas air bersih	Menyediakan sarana air bersih yang memadai bagi pedagang komoditas basah	Zona-zona komoditas basah harus diletakkan berdekatan untuk efisiensi utilitas air bersih
		Outlet air bersih harus disediakan di tiap unit daging/ ikan, sedangkan untuk komoditas sayur/ buah satu outlet air bersih bisa digunakan bersama-sama
Utilitas air kotor	Menciptakan ruang-ruang pasar yang bersih dan tidak becek	Saluran pembuangan air kotor harus disediakan pada zona komoditas basah
		Fasilitas fisik pada zone basah harus dirancang untuk meminimalkan genangan air kotor
Persampahan	Menciptakan pasar yang bersih dari sampah	Tempat pembuangan sampah harus disediakan dan ditempatkan terlindung dari aktivitas publik

*Sumber: Dr. Agus S. Ekomadyo, MT dan Ir. Sutan Hidayatsyah, MSP.*

## **2.2. Pasar Tradisional**

### **2.2.1. Pengertian Pasar Tradisional**

Pasar tradisional merupakan pasar dengan area jual beli yang dikembangkan dan dikelola secara resmi oleh Pemda dimana aktivitas tersebut hanya didukung oleh jumlah sarana serta tingkat kenyamanan yang relatif secukupnya. Pasar juga merupakan ruang sosial di samping ruang ekonomi (Ginanjar, 1980). Faktor yang menyebabkan pasar tradisional masih tetap diminati adalah karena budaya konsumen, meskipun informasi tentang gaya hidup modern dengan mudah diperoleh, tetapi tampaknya masyarakat masih memiliki budaya untuk tetap berkunjung dan berbelanja di pasar tradisional. Terdapat perbedaan yang sangat mendasar antara pasar tradisional dan pasar modern, seperti di pasar tradisional masih terjadi proses tawar-menawar harga, sedangkan di pasar modern harga sudah pasti ditandai dengan label harga. Dalam proses tawar-menawar harga terjalin kedekatan personal dan

emosional antara penjual dan pembeli yang tidak mungkin didapatkan ketika berbelanja di pasar modern.

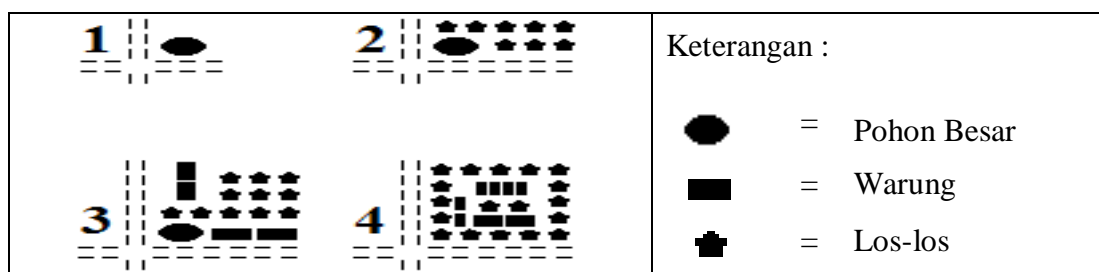
Departemen Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah mendefinisikan pasar tradisional sebagai pasar yang bentuk bangunannya relatif sederhana, dengan suasana yang relatif kurang menyenangkan (ruang tempat usaha sempit, sarana parkir yang kurang memadai, kurang menjaga kebersihan pasar, dan penerangan yang kurang baik). Barang-barang yang diperdagangkan adalah barang kebutuhan sehari-hari dengan mutu barang yang kurang diperhatikan, harga barang relatif murah, dan cara pembeliannya dengan sistem tawar menawar. Para pedagangnya sebagian besar adalah golongan ekonomi lemah dan cara berdagangnya kurang profesional.

### 2.2.2. Sejarah dan Berkembangnya Pasar Tradisional

Sejak zaman dahulu kota tidak pernah terlepas dari pusat kegiatan komersil yang disebut dengan pasar. Sejarah pasar diawali pada zaman pra sejarah. Pada zaman pra sejarah tersebut manusia memenuhi kebutuhan hidupnya masih menggunakan sistem barter, yaitu sistem yang dilakukan antara dua individu dengan cara menukar barang yang satu dengan barang yang lain. Dengan meningkatnya perkembangan penduduk maupun kemajuan teknologi, sosial, dan ekonomi maka muncullah alat tukar baru yang disebut uang (Moersid, 1995).

Dengan adanya uang sebagai nilai tukar baru maka dengan campur tangan pengelola daerah muncullah kelompok individu yang bergerak dan berkembang dalam bidang perdagangan yang membuat kios/ los yang permanen untuk berdagang yang disebut pasar.

Adapun perkembangan bentuk pasar tradisional dapat dijelaskan pada gambar 2.1 di bawah ini:



Gambar 2.1 Perkembangan Pasar Tradisional

Berdasarkan Gambar 2.1 tersebut maka dapat dijelaskan:

1. Pada awalnya pasar berada pada ruang terbuka seperti lapangan, dan lokasi berada di bawah pohon.
2. Pasar lokasinya di bawah pohon-pohon.
3. Pasar lokasinya tetap di bawah pohon-pohon, tetapi pada saat yang sama sudah mulai muncul warung dan los-los yang bersifat permanen.
4. Perkembangan berikutnya mulai muncul los-los, took kelontong, dan warung-warung. Inilah yang merupakan awal mulanya timbul pasar baru.

### **2.2.3. Klasifikasi Pasar Tradisional**

Menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 37/ M-DAG/PER/5/2017, pasar tradisional dapat diklasifikasikan atas 4 (empat) tipe, yaitu:

- 1) Pasar tipe A  
Merupakan pasar rakyat dengan operasional pasar harian, jumlah kapasitas pedagang paling sedikit 400 (empat ratus) orang, dan/ atau luas lahan paling sedikit 5.000 m<sup>2</sup> (Lima ribu meter persegi).
- 2) Pasar tipe B  
Merupakan pasar rakyat dengan operasional pasar paling sedikit 3 (tiga) kali dalam 1 (satu) minggu, jumlah kapasitas pedagang paling sedikit 275 (dua ratus tujuh puluh lima) orang, dan/ atau luas lahan paling sedikit 4.000 m<sup>2</sup> (Empat ribu meter persegi).
- 3) Pasar tipe C  
Merupakan pasar rakyat dengan operasional pasar paling sedikit 2 (dua) kali dalam 1 (satu) minggu, jumlah kapasitas pedagang paling sedikit 200 (dua ratus) orang, dan/ atau luas lahan paling sedikit 3.000 m<sup>2</sup> (Tiga ribu meter persegi).
- 4) Pasar tipe D  
Merupakan pasar rakyat dengan operasional pasar paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) minggu, jumlah kapasitas pedagang paling sedikit 100 (seratus) orang, dan/ atau luas lahan paling sedikit 2.000 m<sup>2</sup> (dua ribu meter persegi).



#### 2.2.4. Pengelompokan Pasar

Melihat gambar distribusi materi perdagangan, maka pasar akan memegang peranan penting dalam kegiatan ekonomi kota. Banyaknya unsur yang terlibat dalam mekanisme distribusi juga akan mengakibatkan terjadinya pengelompokan atau pengkatagorian pasar (Eisner, 1993).

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum nomor 19/PR/M/2010 tentang pedoman penataan kembali kawasan pada BAB I, pasal I, mengelompokkan fasilitas perdagangan yang didasarkan pada jenis kegiatan ekonomi, minimum penduduk pendukung dan lokasi sebagai berikut:

Tabel 2.3 Matriks Pengelompokan Fasilitas Perdagangan

No.	Jenis Kegiatan	Minimum Jumlah Penduduk	Lokasi	Luas Tanah (m <sup>2</sup> )	Radius Pencapaian (m <sup>2</sup> )	Standar (m <sup>2</sup> /Pddk)
1.	Warung	250	Di tengah kelompok keluarga	100	500	0,4
2.	Pertokoan	2.500	Di pusat RW	1.200		0,48
3.	Pusat Perbelanjaan Lingkungan (Toko, Pasar)	30.000	Di pusat lingkungan	13.500		0.45
4.	Pusat perbelanjaan dan Niaga (Toko, Pasar, Bank, Kantor, Industri kecil)	120.000	Di pusat Kecamatan dekat terminal Kecamatan	36.000		0.3
5.	Pusat Perbelanjaan dan Niaga (Toko, Pasar, Bank, Kantor, Industri Kecil)	450.000	Di pusat wilayah dekat terminal	96.500		0,2

*Keputusan Menteri Pekerjaan Umum nomor 19/PR/M/2010*

Terdapat suatu standar yang digunakan dalam pengatutan kota yang dikemukakan Chapin dalam Jayadinata (1999) bahwa gerak jarak tempuh antara pasar atau prasarana lain harus bisa ditempuh dari lingkungannya yang dilayaninya (market area) sampai jarak  $\frac{3}{4}$  km atau 10 menit berjalan kaki. Sedangkan untuk standar luasnya ditetapkan 500 m<sup>2</sup>/1.000 penduduk.

Kottler membuat suatu prinsip klasifikasi pasar menurut lokasi, skala pelayanan, jenis barang dagangan, konstruksi fisik, jumlah pedagang, keramaian, permodalan, dan luas areal pasar. Aspek-aspek tersebut berbeda untuk setiap tingkatan pasar, seperti pada Tabel 2.2 berikut:

### **2.2.5. Karakteristik Pasar Tradisional**

Meurut Keputusan Menteri Pekerjaan Umum nomor 19/PR/M/2010 Secara garis besar, pasar dapat dikelompokkan menjadi 4 (empat) macam, yaitu: Pasar menurut barang yang diperdagangkan, waktu bertemunya penjual-pembeli, luas kegiatan distribusi, fisik pasar serta menurut bentuk dan strukturnya. Berikut akan kita bahas macam-macam pasar tersebut:

#### 1) Pasar menurut jenis barang yang diperdagangkan

Pasar menurut barang yang diperjual-belikan dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu pasar barang konsumsi, dan faktor produksi. Pasar barang konsumsi adalah pasar yang memperjual-belikan barang-barang konsumsi untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Contoh pasar barang konsumsi yaitu pasar beras, pasar tekstil, pasar sayur-sayuran, pasar buah-buahan dan pasar kelontong. Sedangkan pasar faktor produksi adalah pasar yang memperjual-belikan beberapa faktor produksi yang berguna bagi kelancaran proses produksi, seperti tembakau, beras, kopi, minyak bumi, tembaga, balai latihan kerja, mesin cetak, mesin tekstil, dan bursa efek.

#### 2) Pasar menurut waktu bertemunya penjual dan pembeli

Pasar menurut waktu bertemunya penjual dan pembeli dibedakan menjadi 5 (lima) macam, yaitu: Pasar kaget, adalah pasar sesaat yang terjadi ketika terdapat sebuah keramaian atau perayaan. Contoh pasar kaget antara lain pada saat merayakan ulang tahun suatu daerah terdapat pasar malam, dan sebagainya. Kedua pasar harian, adalah kegiatan pertemuan antara penjual dan pembeli yang berlangsung setiap hari dan barang-barang yang diperjual-belikan merupakan barang-barang kebutuhan sehari-hari. Contoh pasar sayur-mayur, pasar beras, pasar buah, dan pasar daging. Ketiga pasar pekan (mingguan), adalah kegiatan pertemuan antara penjual dan pembeli yang berlangsung seminggu sekali. Contoh pasar pekan yaitu Pasar Pekan Senin di Pajak Singa Kabanjahe. Keempat pasar bulanan, yaitu pasar yang diselenggarakan satu kali dalam satu bulan dan biasanya menjual barang-barang tertentu. Pasar jenis ini sudah jarang ditemukan, meskipun ada itu hanya terdapat pada daerah tertentu saja, contoh: Pasar hewan, dan sebagainya. Dan yang kelima Pasar Tahunan, adalah pasar yang

diselenggarakan satu kali dalam satu tahun, dan biasanya bertujuan untuk memperkenalkan produk baru, biasanya pasar ini dilakukan pada saat menjelang hari-hari besar, contoh: Pekan Raya Jakarta, Pasar Malam Sakaten di Surakarta dan Yogyakarta, dan Pekan Semalam dilaksanakan setiap bulan Syawal.

3) Pasar menurut luas kegiatan distribusi

Pasar menurut luas kegiatan distribusinya terbagi menjadi 4 (empat) kategori, yaitu: Pasar Lokal atau Setempat, Pasar Daerah, Pasar Nasional, dan Internasional.

4) Pasar menurut bentuk dan strukturnya

Menurut bentuk dan strukturnya pasar terbagi menjadi 2 (dua), yaitu pasar persaingan sempurna dan pasar persaingan tidak sempurna.

#### **2.2.6. Pengguna Pasar Tradisional**

Pengguna pasar secara umum dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu penjual dan pembeli. Menurut Damsar (1997) karakteristik pembeli secara umum terbagi menjadi 3 (tiga), yaitu:

- 1) Pengunjung, yaitu mereka yang datang ke pasar tanpa mempunyai tujuan untuk melakukan pembelian terhadap suatu barang atau jasa, mereka adalah orang-orang yang menghabiskan waktu luangnya di pasar.
- 2) Pembeli, yaitu mereka yang datang ke lokasi pasar dengan maksud untuk membeli suatu barang atau jasa, tetapi tidak mempunyai tujuan ke (di)mana akan membeli.
- 3) Pelanggan, yaitu mereka yang datang ke lokasi pasar dengan maksud untuk membeli suatu barang atau jasa, dan mempunyai tujuan yang pasti ke (di)mana akan membeli. Seseorang menjadi pembeli tiap dari seorang penjual tidak terjadi secara kebetulan, tetapi melalui proses interaksi sosial.

Dalam proses perdagangan, pedagang adalah orang atau institusi yang memperjual-belikan produk atau barang, kepada konsumen baik secara langsung ataupun tidak langsung. Dalam ekonomi, pedagang dibedakan menurut jalur distribusi yang dilakukan dapat dibedakan menjadi: Pedagang Distributor (tunggal), pedagang (partai) besar dan pedagang eceran. Sedangkan dari pandangan sosiologi ekonomi membedakan pedagang berdasarkan penggunaan dan pengolahan

pendapatan yang didapatkan dari hasil perdagangan dan hubungannya dengan ekonomi keluarga. Berdasarkan penggunaan dan pengolahan pendapatan yang diperoleh dari hasil perdagangan, pedagang dapat dikelompokkan menjadi:

- 1) Pedagang Profesional, yaitu pedagang yang menggunakan aktivitas perdagangan merupakan pendapatan/ sumber utama dan satu-satunya bagi ekonomi keluarga
- 2) Pedagang semi professional, yaitu pedagang yang mengakui aktivitas perdagangan untuk memperoleh uang tetapi pendapatan dari hasil perdagangan merupakan sumber tambahan bagi ekonomi keluarga.
- 3) Pasar semu, yaitu orang yang melakukan kegiatan perdagangan karena hobi atau untuk mendapatkan suasana baru atau untuk mengisi waktu luang. Pedagang jenis ini tidak diharapkan kegiatan perdagangan sebagai sarana untuk memperoleh pendapatan, malahan mungkin saja sebaliknya ia (akan) memperoleh kerugian dalam berdagang.

## **2.3. Lokasi Pasar dan Aksesibilitas**

### **2.3.1. Lokasi Pasar**

Pasar membutuhkan lahan dan lokasi yang strategis, dengan letak yang strategis akan lebih terjamin proses transaksi jual-belinya. Dalam hal ini harus diperhatikan faktor-faktor keramaian lalu lintas, kemungkinan tempat pemberhentian orang untuk berbelanja, keadaan penduduk di lingkungan pasar, keadaan perparkiran dan sebagainya (Miles (1999)).

Dalam hal pemilihan lokasi pembangunannya, pasar sebaiknya didirikan pada lokasi yang ramai dan luas. Faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan lokasi menurut Miles (1999) adalah:

1. *Zoning* (penentuan lahan)
2. Fisik (*physical features*)
3. Utilitas
4. Transportasi
5. Parkir
6. Dampak Lingkungan (sosial dan alam)
7. Pelayanan publik
8. Penerimaan/ respon masyarakat (termasuk perubahan perilaku)

9. Permintaan dan penawaran (pertumbuhan penduduk, penyerapan tenaga kerja, distribusi pendapatan)

De Chaira dan Koppelman (1999), menambahkan kriteria yang harus dipenuhi dalam menentukan lokasi pasar/ pusat perbelanjaan sebagai berikut:

1. Kedekatan dengan pangsa pasar
2. Kedekatan dengan bahan baku
3. Ketersediaan tenaga listrik dan air
4. Iklim
5. Ketersediaan modal
6. Pelindung terhadap kebakaran, perlindungan polisi, pelayanan kesehatan
7. Perumahan/ permukiman penduduk
8. Peraturan setempat
9. Pertumbuhan kota dimasa yang akan datang

Menurut David Newar dan Vanessa W (1990), Dalam jangka panjang diperlukan kemudahan yang maksimal bagi penyesuaian warga dan penduduk disuatu kota, sehingga diusahakan untuk menyediakan prasarana dan sarana melalui perencanaan mejuju suatu keadaan yang ideal. Prinsip umum yang dijadikan pedoman dalam upaya manusia untuk mudah menyesuaikan diri pada alam lingkungan atau penyelarasan dengan sekitarnya, adalah:

1. Prinsip Ongkos minimum
  - a. Perbedaan antara kegunaan dan harga tanah, bahan mentah, tenaga kerja, serta modal
  - b. Perbedaan permintaan dan berbagai pasar akan hasil (produksi) dengan harga penjualan
  - c. Ongkos transportasi bagi orang serta barang
  - d. Perbedaan harga dan ongkos penempatan barang dengan aspek keamanan atau resiko yang harus ditanggung

2. Prinsip Lokasi Median (*median Location*), dimana lokasi yang paling tepat dapat ditentukan di tengah-tengah atau median dari segala arah. Jarak lokasi menjadi pertimbangan dalam memilih lokasi yang paling tepat, dengan demikian dapat ditentukan letak zona atau lokasi pasar, pertokoan, supermarket, stasiun, pusat pendidikan, pusat pemerintahan, fasilitas kesehatan, dan lain sebagainya.
3. Prinsip penentuan jalur transportasi rutin. Pengaruh transportasi bagi *intersection* dari unit-unit permukiman penduduk sangat besar artinya dalam penentuan lokasi, misalnya untuk keperluan pabrik atau keperluan lainnya, sebab transportasi memudahkan mobilitas penduduk. Penentuan antar rute transportasi merupakan median yang sangat strategis dan efektif bagi banyak keperluan.

Penentuan lokasi di kota sangat bervariasi, antara lain prinsip ongkos minimum, efisiensi, dan lokasi median, jalur transportasi, sumber bahan baku, pemasaran, dan jumlah penduduk merupakan faktor yang mesti diperhitungkan.

### **2.3.2. Akseibilitas**

Akseibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Akseibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya (D Dewar dan Vanessa W, 1990).

Terdapat beberapa alternative kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam meningkatkan akseibilitas suatu wilayah, supaya penduduknya dalam berbagai keadaan dapat menjangkau pelayanan sosial dan ekonomi yang dibutuhkan, yaitu:

1. Membantu mobilitas perorangan (ke tempat kerja, sekolah, pasar, balai pengobatan, dan sebagainya)
2. Memberikan kegiatan pelayanan untuk penduduk (pelayanan keliling: kesehatan, perpustakaan, dan sebagainya)
3. Merelokasi penduduk supaya dekat ke pusat kegiatan: pasar, sekolah, dan sebagainya)
4. Menambah jalur pelayanan angkutan
5. Merelokasi kegiatan (supaya dekat dengan penduduk)

6. Mengadakan kebijakan tentang waktu (untuk berbagai kegiatan, dan untuk penjadwalan waktu seperti untuk: jam sibuk bagi sekolah, pasar, balai pengobatan, dan sebagainya).

## **2.4. Parkir**

### **2.4.1. Pengertian Dasar Parkir**

Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Jendral Perhubungan Darat). Selain pengertian di atas, beberapa ahli memberikan defenisinya tentang parkir, yaitu:

1. Harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir
2. Jangka waktu parkir (parking duration) adalah lama parkir
3. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat

Berdasarkan dari defenisi-definisi di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang merupakan awal dari perjalanan dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan keadaan dan kebutuhannya yang membutuhkan suatu areal sebagai tempat pemberhentian yang diselenggarakan baik oleh pemerintah maupun pihak lain yang dapat berupa perorangan maupun badan usaha.

### **2.4.2. Parkir Menurut Penempatannya**

#### **A. Parkir di tepi jalan (*On Street Parking*)**

Parkir di tepi jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis ini sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan. Tempat parkir seperti ini dapat ditemui dikawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kerugian parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996), parkir ini terdiri dari :

a. Parkir di daerah perumahan

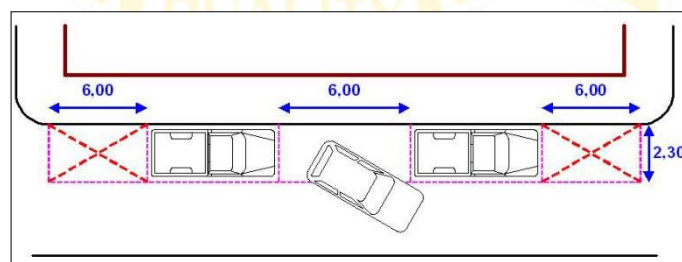
Akibat dari terus meningkatnya volume kendaraan di jalan serta hambatan yang diakibatkan oleh parkir kendaraan seperti terganggunya kelancaran lalu lintas dan penurunan kelas jalan, hamper pada setiap pusat kota kebijaksanaan mengenai perparkiran mutlak diperlukan. Dalam sistem parkir di perumahan, sebenarnya terdapat *disbenefit*/kerugian dari berjejanya parkir disepanjang trotoar jalan, namun hal tersebut tertutupi dengan berkurangnya kecepatan kendaraan akibat keberadaan parkir di jalan tersebut. Terlebih lagi di perumahan di pinggiran kota dimana masih tersedia ruang untuk parkir, dan parkir di jalan pun dapat dilakukan.

Namun pada suatu daerah permukiman yang berada dekat dengan pusat kota, kontrol tersebut tetap diperlukan jika kondisi transportasi tetap efektif. Terdapat dua cara kontrol terhadap sistem parkir ini yaitu parkir gratis bagi penghuni (dengan menempelkan tanda tertentu, misalnya sticker yang ditempelkan di kendaraan) dan pembayaran dilakukan dengan kartu yang dicap harian.

b. Parkir di pusat kota, tidak dikontrol ( Uncontrolled )

Parkir jenis ini terdapat 4 macam alternatif cara parkir kendaraan, yaitu:

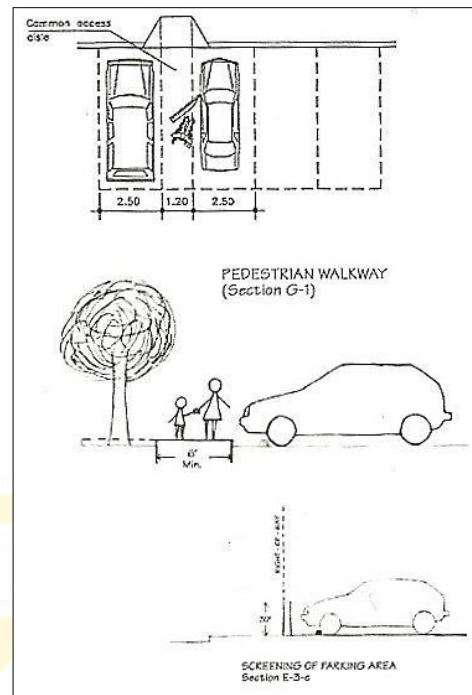
➤ Parkir Pararel



Gambar 2.2 Parkir pararel

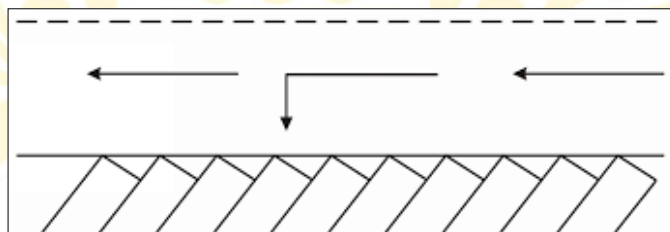


➤ tegak lurus terhadap jalan



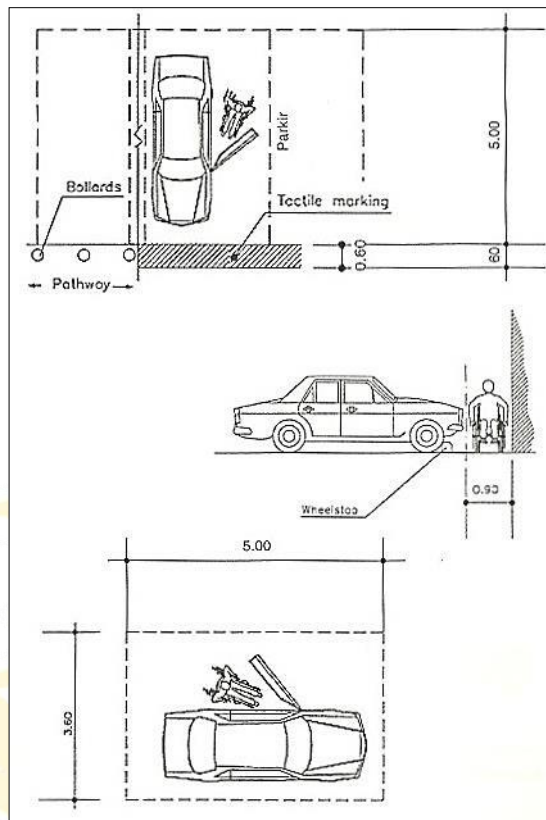
Gambar 2.3 Parkir tegak lurus terhadap jalan

➤ diagonal atau membentuk sudut terhadap jalan



Gambar 2.4 diagonal atau membentuk sudut terhadap jalan

➤ parkir kusus bagi penderita cacat



Gambar 2.5 parkir kusus bagi penderita cacat

Untuk tengah jalan yang tidak terlalu lebar, dapat digunakan sistem paralel. Sistem diagonal sebenarnya dapat menampung lebih banyak mobil tetapi untuk itu disepanjang pinggiran jalan harus diperkeras. Parkir diagonal memang tidak umum, namun sebenarnya dapat menampung lebih banyak kendaraan. Disisi lain, cara ini juga akan banyak mengurangi lebar jalan. Kesulitan lain adalah waktu untuk keluar dari areal parkir (*manufer*) yang akan memakan waktu lebih lama jika dibandingkan dengan sistem parkir paralel.

Sampai dengan saat ini nampaknya parkir paralel dirasakan paling tepat karena selain tidak terlalu banyak memakan tempat untuk *manufer* juga lebih sedikit mengambil lebar jalan dan kecil kemungkinan menyebabkan kecelakaan (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

c. Parkir di pusat kota, terkontrol (controlled)

Ada tiga jenis metode kontrol yang dapat dipergunakan oleh perencana transportasi, yaitu:

➤ Pembatasan waktu parkir

Petunjuk umum yang dapat digunakan untuk pembatasan waktu (lamanya) parkir adalah 1 (satu) jam untuk perkotaan, 2 (jam) untuk daerah pinggiran dan sekitarnya, 10 – 20 menit di daerah tertentu misalnya seperti Bank dan kantor Pos

➤ *Disk Parking*

Dengan sistem ini pemilik kendaraan diminta untuk memperagakan kartu atau *disk* yang memperlihatkan waktu kedatangan kendaraan pada ruang parkir

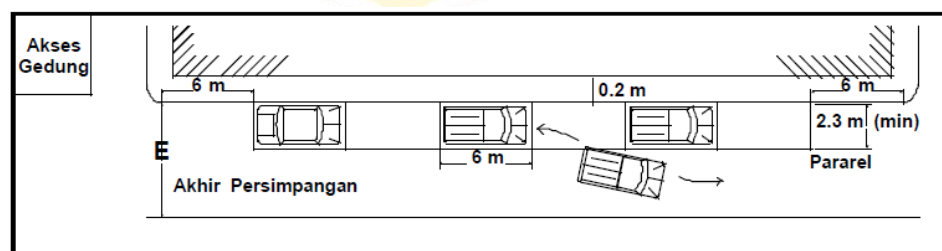
➤ Parkir Meter

Terdiri atas jam pengukur waktu, dimana jam berfungsi untuk mengukur lamanya parkir tersebut berputar sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan. Jadi seolah-olah si pemarkir membeli waktu pada ruang parkir tersebut. Alat pengukur tersebut disamping memperlihatkan pembatasan waktu, sekaligus mengumpulkan uang juga.

### 2.4.3. Pola Parkir

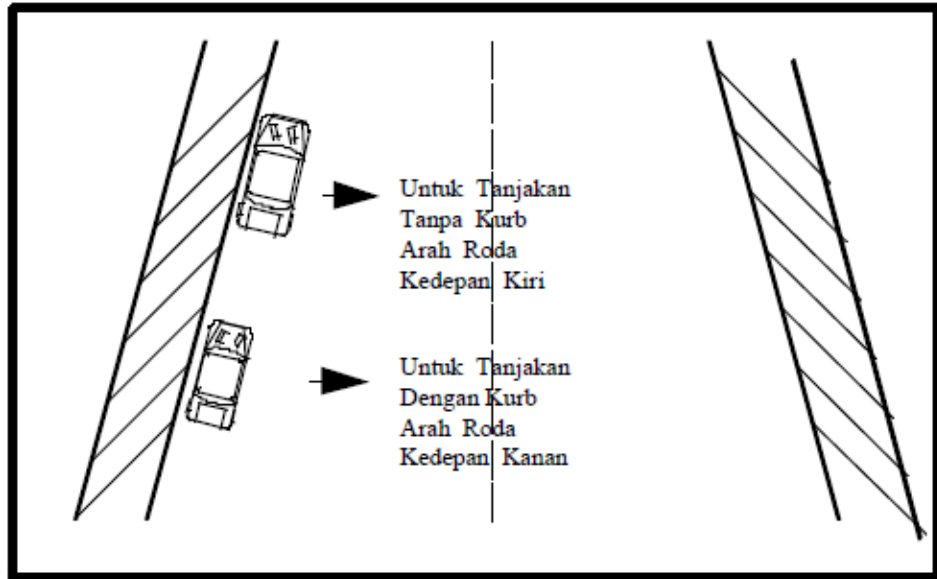
#### A. Pola Parkir Pararel

1) Pada Daerah Datar



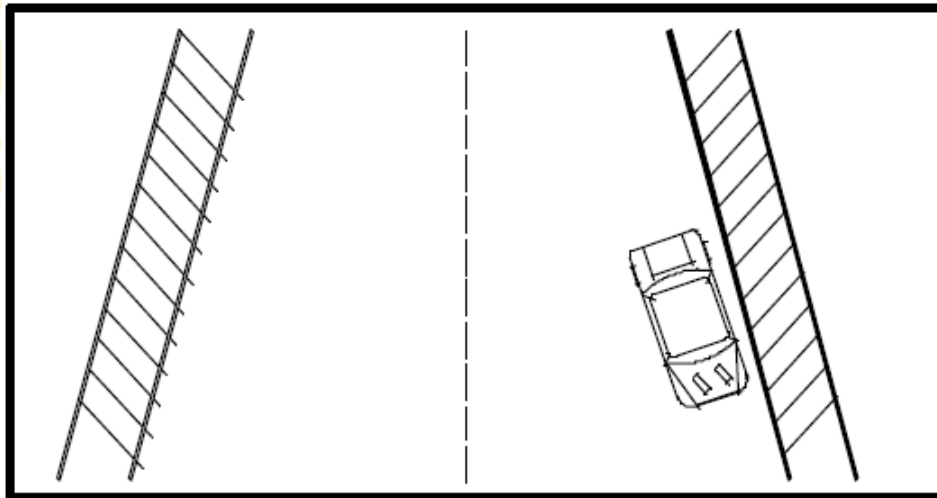
Gambar 2.6 Pola Parkir pada Daerah Datar

2) Pada Daerah Tanjakan



Gambar 2.7 Pola Parkir pada Daerah Tanjakan

3) Pada Daerah Turunan



Gambar 2.8 Pola Parkir pada Daerah Turunan

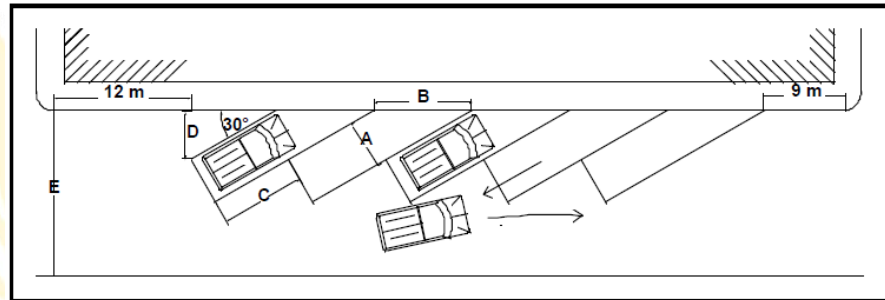
## B. Pola Parkir Menyudut

- 1) Lebar Ruang Parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan lokal
- 2) Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berbeda berdasarkan sudut berikut ini:
  - a) Sudut =  $30^\circ$

Tabel 2.4 Pola Parkir Sudut  $30^\circ$

Jenis	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,6
Golongan II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,75
Golongan III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

Sumber : Keputusan Dirjen Hubda No. 272/ HK. 105/DRJD/96



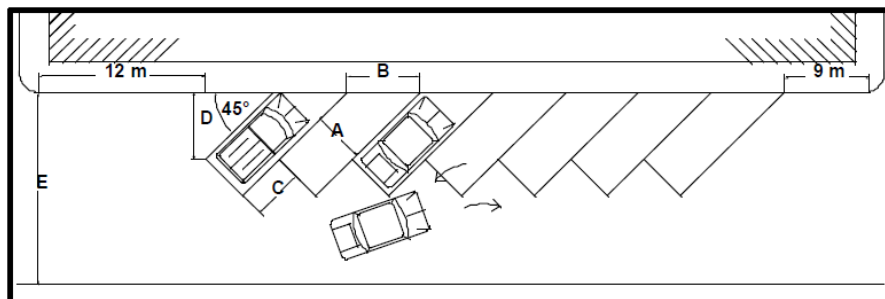
Gambar 2.9 Pola Parkir Sudut  $30^\circ$

- b) Sudut =  $45^\circ$

Tabel 2.5 Pola Parkir Sudut  $45^\circ$

Jenis	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 : Keputusan Dirjen Hubda No. 272/ HK. 105/DRJD/96



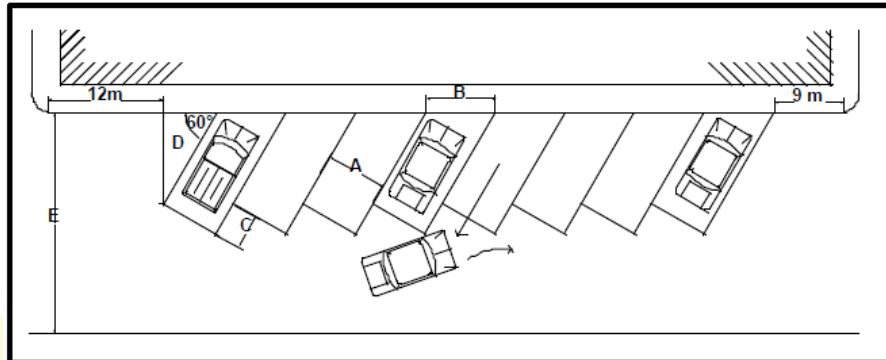
Gambar 2.10 Pola Parkir Sudut  $45^\circ$

c) Sudut = 60°

Tabel 2.6 Pola Parkir Sudut 60°

Jenis	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,9	1,45	5,95	10,56
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 : Keputusan Dirjen Hubda No. 272/ HK. 105/DRJD/96



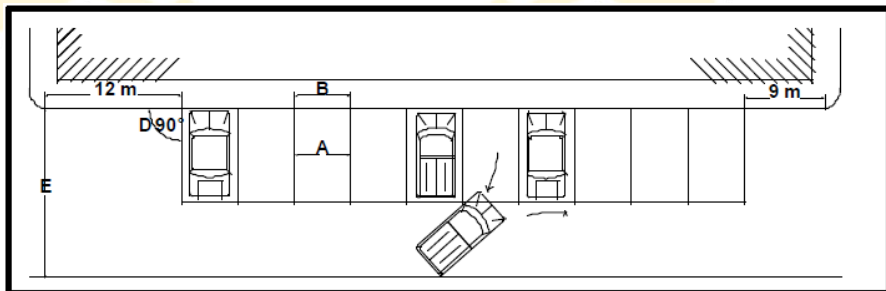
Gambar 2.11 Pola Parkir Sudut 60°

d) Sudut = 90°

Tabel 2.7 Pola Parkir Sudut 90°

Jenis	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,9	-	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 : Keputusan Dirjen Hubda No. 272/ HK. 105/DRJD/96



Gambar 2.12 Pola Parkir Sudut 90°

Keterangan :

A = Lebar Ruang Parkir (m)

B = Lebar Kaki Ruang Parkir (m)

C = Selisih Panjang Ruang Parkir (m)

D = Ruang Parkir Efektif (m)

M = Ruang Manuver (m)

E = Ruang Parkir Efektif ditambah Ruang Manuver (m)

#### **2.4.4. Parkir Dalam Sistem Transportasi**

Pada dasarnya sistem transportasi terbagi atas tiga elemen utama yaitu kendaraan, prasarana lintasan dan terminal. Lalu-lintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Tempat pemberhentian tersebut kemudian disebut sebagai ruang parkir. Agar sistem transportasi kendaraan lebih efisien maka pada tempat-tempat yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai.

Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan atau meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif (Pusdiklat Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

Penyediaan fasilitas parkir juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran. Fasilitas tersebut dapat berupa gedung parkir dan taman parkir. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan penunjang kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok misalnya gedung pertokoan ataupun perkantoran.

#### **2.4.5. Kebijakan Parkir**

Kebijakan perparkiran dilakukan untuk meningkatkan kapasitas jalan yang sudah ada. Penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir jelas memperkecil kapasitas jalan tersebut karena sebagian besar lebar jalan digunakan sebagai tempat parkir. Lebih jauh lagi, pengelolaan tempat parkir yang tidak baik cenderung merupakan penyebab kemacetan karena antrian kendaraan yang menunggu tempat kosong justru menghambat pergerakan arus lalu lintas.

Kebijakan parkir bukan di badan jalan seperti pembangunan bangunan tempat parkir atau membatasi tempat parkir jelas merupakan jawaban yang sangat tepat karena sejalan dengan usaha mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan mengalihkan penumpang dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Pengalihan badan jalan yang pada mulanya digunakan sebagai tempat parkir menjadi lajur khusus bus juga merupakan jawaban yang sangat tepat. Kebijakan parkir menentukan metode pengontrolan dan pengaturannya. Pelaksanaan pengaturan dan pengontrolan parkir telah sering dilakukan sejak tahun 1960-an, yang biasanya meliputi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat): Pembatasan tempat parkir di badan jalan, Merencanakan fasilitas tempat parkir di luar daerah seperti *park and ride*, Pengaturan biaya parkir, denda yang tinggi terhadap pelanggar parkir.

#### **2.4.6. Parkir di Kawasan Perdagangan**

##### **2.4.6.1. Kawasan Perdagangan**

Menurut David Newar, perdagangan merupakan suatu aktivitas perekonomian dimana terjadi transaksi antara produsen yang merupakan penghasil dengan konsumen yang merupakan pemakai barang ataupun jasa tersebut. Dalam proses transaksi ini dapat terjadi suatu langsung ataupun dengan menggunakan perantara. Kawasan perdagangan merupakan suatu kawasan dimana menjadi tempat berlangsungnya berbagai aktivitas perdagangan seperti penjual pakaian, sepatu, buku, radio, restoran, dan lain-lainnya dengan dilengkapi bioskop dan tempat hiburan.



#### 2.4.6.2. SRP Ruang Parkir di Kawasan Perdagangan

Suatu “ Satuan Ruang Parkir “ (SRP) merupakan tempat untuk satu kendaraan Dimensi Ruang Parkir menurut Dirjen Perhubungan Darat dipengaruhi oleh:

- 1) Lebar total kendaraan,
- 2) Panjang total kendaraan,
- 3) Jarak bebas, dan
- 4) Jarak bebas areal lateral

Penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) golongan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.8 Keputusan Dirjen Hubda tentang Satuan Ruang Parkir Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP)
Mobil penumpang golongan I	2,30 m x 5,00 m
Mobil penumpang golongan II	2,50 m x 5,00 m
Mobil penumpang golongan III	3,00 m x 5,00 m
Mobil bus/ truk	3,40 m x 12,5 m
Sepeda motor	0,75 m x 2,00 m

Sumber : Keputusan Dirjen Hubda No. 272/ HK. 105/DRJD/96

Berikut pengguna kendaraan yang telah digolongkan ke dalam satuan ruang parkir, yaitu:

- Golongan I :  
Karyawan/ pekerja, tamu/ pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas.
- Golongan II :  
Pengunjung tempat olah raga, pusat hiburan/ rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/ swalayan, rumah sakit, bioskop.
- Golongan III :  
Orang cacat

#### a) Kebutuhan Ruang Gerak

Kebutuhan ruang gerak kendaraan parkir dipengaruhi oleh: Sudut parkir, lebar panjang parkir, ruang efektif parkir, ruang manufer dan lebar pengurangan manufer (2,5 m). standard kebutuhan gerak yang disarankan oleh Direktorat Perhubungan Darat dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.9 Kebutuhan Ruang Gerak Kendaraan

Sudut Parkir ( $^{\circ}$ n $^{\circ}$ )	Lebar Ruang Parkir (m)	Ruang Parkir Efektif (m)	Ruang Manufer (m)
0	2,3	2,3	3,0
30	2,5	4,5	2,9
45	2,5	5,1	3,7
60	2,5	5,3	4,6
90	2,5	5,0	5,8

Sumber : Keputusan Dirjen Hubda No. 272/ HK. 105/DRJD/96

b) Standar Kebutuhan Ruang Parkir di Kawasan Pasar Tradisional

Standar kebutuhan ruang parkir akan berbeda-beda untuk tiap jenis tempat kegiatan. Hal ini disebabkan antara lain karena perbedaan tipe pelayan, tarif yang digunakan, ketersediaan ruang parkir, tingkat kepemilikan kendaraan bermotor, dan tingkat pendapatan masyarakat. Dari hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, standar kebutuhan ruang parkir untuk pusat perdagangan dapat disajikan dalam tabel berikut ini:

Tabel 2.10 Kebutuhan SRP di Pusat Perdagangan

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

Sumber : Keputusan Dirjen Hubda No. 272/ HK. 105/DRJD/96

**2.4.7. Tingkat Pelayanan Parkir**

Tingkat pelayanan (*level of service*) merupakan ukuran karakteristik pelayanan secara keseluruhan yang mempengaruhi pengguna jasa (*user*). Tingkat pelayanan merupakan elemen dasar terhadap penampilan komponen-komponen transportasi tanpa terkecuali fasilitas parkir. Sehingga pelaku perjalanan tertarik untuk menggunakan suatu produk jasa parkir. Faktor utama yang dibandingkan tingkat pelayanan parkir dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) kelompok, yaitu:

- 1) Untuk kerja elemen-elemen yang mempengaruhi pengguna jasa, seperti: Kecepatan operasi, kepercayaan, keamanan, dan fasilitas pendukung lainnya;
- 2) Kualitas pelayanan, mencakup elemen-elemen kualitatif pelayanan, seperti:
  - Kenyamanan, kemudahan seorang dalam menggunakan suatu fasilitas tanpa adanya suatu hambatan apapun
  - Perilaku, karakteristik seseorang dalam penggunaan suatu fasilitas dan pelayanan

- Keandalan, kemampuan suatu sarana dalam mengatur dan menjaga kendaraan yang masuk sehingga pengguna parkir merasa percaya dan puas meletakkan kendaraan mereka pada area tersebut

3) Harga yang harus dibayar pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan

Selain tiga kelompok di atas pelayanan parkir juga melihat sisi jarak dan akses yang dapat ditempuh oleh pengunjung pasar dari area parkir menuju pasar, berikut penjelasan singkat tentang Akseibilitas.

a) Akseibilitas

Adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menggabungkannya. Akseibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah” merupakan hal yang sangat subjektif dan kualitatif. Mudah bagi seseorang tapi belum tentu mudah bagi orang lain, begitu pula dengan pernyataan susah. Oleh karena itu, diperlukan kinerja kuantitatif (terukur) yang dapat menyatakan akseibilitas atau kemudahan.

Ada yang menyatakan akseibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan akseibilitasnya antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya, jika kedua tempat itu sangat berjauhan maka aksibilitasnya rendah. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai akseibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen).

Beberapa jenis tata guna lahan mungkin tersebar secara meluas dan jenis lainnya mungkin berkelompok. Beberapa jenis tata guna lahan mungkin ada di satu atau dua lokasi saja dalam satu kota seperti rumah sakit dan bandara. Dari sisi jaringan transportasi pasti juga berbeda-beda, sistem jaringan transportasi, kualitas pelayanan transportasi juga berbeda-beda, sistem jaringan transportasi di suatu daerah mungkin lebih baik dibandingkan dengan daerah lain, baik dari segi kuantitas dan kualitas.

Tabel 2.11 Klasifikasi tingkat Akseibilitas

<b>Jarak</b>	<b>Jauh</b>	Akseibilitas Rendah	Akseibilitas Menengah
<b>Kebutuhan (SRP)</b>	<b>Dekat</b>	Akseibilitas Menengah	Akseibilitas Tinggi
<b>Kondisi Prasarana</b>		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber : Black 1981 (dikutip oleh Tamin, 2003 dalam buku *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*)

Skema sederhana yang memperhatikan kaitan antara berbagai hal yang diterangkan mengenai akseibilitas dapat dilihat pada tabel di atas. Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka akseibilitas tinggi. Sebaliknya jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungannya jelek, maka akseibilitas rendah. Beberapa kombinasi diantaranya mempunyai akseibilitas menengah.

Jarak maksimum bagi para pengunjung pasar atau kawasan perdagangan yang tidak mendapatkan tempat parkir kendaraan yang dekat dengan bangunan pasar dan harus sedikit lebih jauh memarkirkan kendaraan-kendaraan yang mereka bawa adalah 60 m. jika tempat parkir tidak terhubung langsung dengan bangunan, misalnya pada parkir taman dan tempat terbuka lainnya, maka tempat parkir harus diletakkan sedekat mungkin dengan jalur pedestrian. Jarak minimal naik turun penumpang dan pengguna kendaraan dari jalan atau jalur lalu lintas sibuk adalah 360 cm dan dengan panjang minimal 600 cm. (Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No: 468/ KPTS/ 1998).

#### 2.4.8. Efektivitas Parkir

Efektivitas adalah menggambarkan seluruh siklus input, proses, dan output yang mengacu pada hasil guna daripada suatu organisasi, program atau kegiatan yang menyatakan sejauh mana tujuan (kualitas, kuantitas, dan waktu) telah dicapai, serta ukuran berhasil tidaknya suatu organisasi mencapai tujuannya dan mencapai target-targetnya. Hal ini berarti, bahwa pengertian efektivitas yang dipentingkan adalah semata-mata hasil atau tujuan yang dikehendaki.

Konsep efektivitas merupakan suatu konsep yang bersifat multidimensional, artinya dalam mendefinisikan efektivitas berbeda-beda sesuai dengan dasar ilmu yang dimiliki walaupun tujuan akhir dari efektivitas adalah pencapaian tujuan. Kata efektif sering dicampur adukkan dengan kata efisien walaupun artinya tidak sama, sesuatu yang dilakukan secara efisien belum tentu efektif.

Efektivitas yaitu berfokus pada akibatnya, pengaruhnya dan efeknya, sedangkan efisiensi berarti tepat atau sesuai untuk mengerjakan sesuatu dengan tidak membuang-buang waktu, tenaga, dan biaya.

Berdasarkan penjelasan di atas, bahwa efektivitas lebih memfokuskan pada akibat atau pengaruh sedangkan efisiensi menekankan pada ketepatan mengenai sumber daya, yaitu mencakup anggaran, waktu, tenaga, alat, dan cara supaya dalam pelaksanaannya tepat waktu.

Mengacu pada penjelasan di atas, maka untuk mencapai tujuan efektivitas parkir perlu adanya harmonisasi kemampuan sumberdaya. Dalam hal ini penyedia dan pelayanan dengan kebutuhan penggunaannya sehingga sasaran yang akan dicapai menjadi jelas. Pencapaian sasaran tersebut dapat dikatakan efektif apabila adanya keharmonisan.

Ukuran Efektivitas merupakan keluaran atau output yang dihasilkan lebih banyak bersifat keluaran yang tidak berwujud atau *intangibile* yang tidak mudah untuk dikualifikasikan, maka pengukuran efektivitas sering menghadapi kesulitan. Kesulitan dalam pengukuran efektivitas tersebut karena pencapaian hasil atau *outcome* seringkali tidak dapat diketahui dalam jangka pendek, akan tetapi dalam jangka panjang setelah program berhasil, sehingga ukuran efektivitas biasanya dinyatakan secara kualitatif atau berdasarkan pada mutu dalam bentuk pernyataan saja, artinya apabila mutu yang dihasilkan baik, maka efektivitasnya baik pula.

Ukuran daripada efektivitas harus adanya suatu perbandingan antara masukan dan keluaran, ukuran daripada efektivitas harus adanya tingkat kepuasan penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta intensitas tinggi, artinya ukuran daripada efektivitas adanya keadaan rasa saling memiliki dengan tingkatan yang tinggi.

Ukuran efektivitas parkir merupakan suatu standar akan terpenuhinya penyediaan dan pelayanan parkir sesuai dengan sasaran dan tujuan yang akan dicapai.

#### **2.4.9. Pengendalian Parkir**

Bila permintaan parkir telah melampaui penyediaan ruang parkir, yang ditandai dari banyaknya pelanggaran terhadap ketentuan parkir ditempat yang seharusnya dilarang untuk parkir, atau banyaknya parkir berlapis (ganda). Untuk itu perlu diambil kebijakan pengendalian parkir.

Pengendalian parkir dapat dilakukan dengan jalan pengendalian ruang, waktu dan pengendalian biaya parkir. Pengendalian ini juga bisa dikaitkan dengan keseimbangan antara penawaran dan permintaan tempat parkir. Karena keterbatasan ruang terutama di pusat kota, maka untuk menyeimbangkan permintaan dan penawaran parkir, maka yang dilakukan adalah bukan memperbesar penawaran, namun mengendalikan permintaan dengan cara menekan permintaan parkir baik dari sisi ruang dan waktu. Pembatasan ruang dan waktu parkir yang dikombinasikan dengan biaya parkir progresif persatuan waktu akan dapat menekan penggunaan ruang parkir (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1995).

## **2.5. Jalan**

Definisi jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap, dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api dan jalan kabel (UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan). Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan:

- a) Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya.
- b) Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu diluar ruang manfaat jalan.
- c) Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu diluar ruang milik jalan yang ada dibawah pengawasan penyelenggara jalan.

### **2.5.1. Pengelompokan Jalan Berdasarkan Fungsi**

#### **A. Jalan Arteri**

Adalah jalan umum yang fungsinya lebih pada pelayanan kendaraan dengan jarak tempuh perjalanan jauh, oleh karenanya biasa berkecepatan tinggi.

#### **B. Jalan Kolektor**

Yaitu jalan raya yang berfungsi melayani kendaraan dengan perjalanan jarak sedang, kecepatan melaju tentu juga sedang.

C. Jalan Lokal

Merupakan jalan raya yang digunakan demi melayani kendaraan lokal di suatu tempat, ciri perjalanannya adalah jarak dekat, sementara kecepatannya juga rendah.

D. Jalan Lingkungan

Adalah jalan raya yang digunakan untuk melayani angkutan lingkungan yang perjalanannya berjarak dekat, dan berkecepatanpun rendah.

E. *Freeway dan Highway*

Adalah dua jenis jalan yang posisinya diatas jalan arteri

**2.5.2. Klasifikasi Jalan Berdasar Administarsi Pemerintahan**

A. Jalan Nasional

Yaitu jalan arteri dan juga jalan kolektor yang menghubungkan antara dua ibu kota provinsi serta jalan tol.

B. Jalan Provinsi

Merupakan jalan kolektor yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten/ kota, atau antara ibu kota kabupaten /kota yang satu dengan ibu kota kabupaten/ kota lainnya.

C. Jalan Kabupaten

Adalah jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan, antar ibu kota kecamatan, ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

D. Jalan Kota

Merupakan jalan raya yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antara persil satu dengan persil lainnya, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.

E. Jalan Desa

Adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/ atau antara permukiman satu dengan pemukiman lainnya dalam suatu desa.

#### 2.5.4. Jalur Lalu Lintas

Jalur lalu lintas adalah keseluruhan bagian perkerasan jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas kendaraan (Sukirman, 1994).

Lebar jalur lalu lintas (*travelled way = carriage way*) adalah saluran perkerasan jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan yang terdiri dari beberapa jalur yaitu jalur lalu lintas yang khusus diperuntukkan untuk di lewati oleh kendaraan dalam satu arah. Pada jalur lalu lintas di jalan lurus dibuat miring, hal ini diperuntukkan terutama untuk kebutuhan drainase jalan dimana air yang jatuh di atas permukaan jalan akan cepat mengalir ke saluran-saluran pembuangan. Selain itu, kegunaan kemiringan melintang jalur lalu lintas adalah untuk kebutuhan keseimbangan gaya sentrifugal yang bekerja terutama pada tikungan.

Batas jalur lalu lintas dapat berupa median, bahu, trotoar, pulau jalan, dan Separator.

Jalur lalu lintas dapat terdiri atas beberapa lajur dengan tipe antara lain:

- a) 1 jalur-2 lajur-2 arah (2/2 TB)
- b) 1 jalur-2 lajur-1 arah (2/1 TB)
- c) 2 jalur-4 lajur-2 arah (4/2 B)
- d) 2 jalur-n lajur-2 arah (n/2 B)

Keterangan:

TB : Tidak Terbagi

B : Terbagi

Tabel 2. 12 Penentuan Lebar Jalur dan Bahu Jalan

VHLR (smp/ jam)	ARTERI				KOLEKTOR				LOKAL			
	Ideal		Minimum		Ideal		Minimum		Ideal		Minimum	
	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)
<3.000	6,0	1,5	4,5	1,0	6,0	1,5	4,5	1,5	6,0	1,0	4,5	1,0
3.000 – 10.000	7,0	2,0	6,0	1,5	7,0	1,5	6,0	1,5	7,0	1,5	6,0	1,0
10.001 – 25.000	7,0	2,0	7,0	2,0	7,0	2,0	**)	**)	-	-	-	-
>25.000	2n x 3,5 *)	2,5	2 x 7,0 *)	2,0	2n x 3,5 *)	2,0	**)	**)	-	-	-	-

Sumber : Menteri Pekerjaan Umum nomor 19/PR/M/2010



### 2.5.5. Lajur

Lajur adalah bagian jalur lalu lintas yang memanjang, dibatasi oleh marka lajur jalan, memiliki lebar yang cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor sesuai kendaraan rencana. Lebar lajur tergantung pada kecepatan dan kendaraan rencana (Jotin Khisty, 2003).

### 2.5.6. Lebar Lajur Lalu Lintas

Lebar lajur lalu lintas merupakan bagian yang paling menentukan lebar melintang jalan secara keseluruhan (Sukirman, 1994). Besarnya lebar lajur lalu lintas hanya dapat ditentukan dengan pengamatan langsung di lapangan karena:

- a. Lintasan kendaraan yang satu tidak mungkin akan dapat diikuti oleh lintasan kendaraan lain dengan tepat.
- b. Lajur lalu lintas mungkin tepat sama dengan lebar kendaraan maksimum. Untuk keamanan dan kenyamanan setiap pengemudi membutuhkan ruang gerak antara kendaraan.
- c. Lintasan kendaraan tidak mungkin dibuat tetap sejajar sumbu lajur lalu lintas, karena selama bergerak akan mengalami gaya – gaya samping seperti tidak rata permukaan, gaya sentrifugal ditukangan, dan gaya angin akibat kendaraan lain yang menyiap.

Lebar lajur lalu lintas merupakan lebar kendaraan ditambah dengan ruang bebas antara kendaraan yang besarnya sangat ditentukan oleh keamanan dan kenyamanan yang diharapkan. Pada jalan lokal (kecepatan rendah) lebar jalan minimum 5,50 m (2 x 2,75) cukup memadai untuk jalan 2 jalur dengan 2 arah.

Dengan pertimbangan biaya yang tersedia, lebar 5 m pun masih diperkenankan. Jalan arteri yang direncanakan untuk kecepatan tinggi mempunyai lebar lajur lalu lintas lebih besar dari 3,25 m sebaiknya 3,50 m.

Tabel 2.13 Lebar Jalur Jalan Ideal

FUNGSI	KELAS	LEBAR LAJUR IDEAL (m)
Arteri	I	3,75
	II, III A	3,50
Kolektor	III A, III B	3,00
Lokal	III C	3,00

Sumber : Menteri Pekerjaan Umum nomor 19/PR/M/2010

### **2.5.7. Jumlah Lajur Lalu Lintas**

Banyak lajur yang dibutuhkan sangat tergantung dari volume lalu lintas yang akan memakai jalan tersebut dan tingkat pelayanan jalan yang diharapkan. Empat lajur untuk satu arah untuk pada jalan tunggal adalah patokan maksimum yang diterima secara umum. Tetapi AASHTO 2001 memberikan sebuah kemungkinan terdapatnya 16 lajur pada jalan 2 arah terpisah. Kemiringan melintang jalur lalu lintas jalan lurus diperuntukkan untuk kebutuhan drainase jalan (Jotin Khisty, 2003). Air yang jatuh di atas permukaan jalan supaya cepat dialirkan ke saluran – saluran pembuangan.

### **2.5.8. Median**

Median adalah bagian bangunan jalan yang secara fisik memisahkan dua jalur lalu lintas yang berlawanan arah (Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PR/M/2010 ).

Fungsi median adalah untuk:

- a) Memisahkan dua aliran lalu lintas yang berlawanan arah
- b) Ruang lapak tunggu penyeberang jalan
- c) Penempatan fasilitas jalan
- d) Tempat prasarana kerja sementara
- e) Penghijauan
- f) Tempat berhenti darurat (jika cukup luas)
- g) Cadangan lajur (jika cukup luas)
- h) Mengurangi silau dari sinar lampu kendaraan dari arah yang berlawanan

Median dapat dibedakan atas :

- a) Median direndahkan, terdiri atas jalur tepian dan bangunan pemisah jalur yang direndahkan.
- b) Median ditinggikan, terdiri atas jalur tepian dan bangunan pemisah jalur yang ditinggikan.

Lebar minimum median terdiri atas jalur tepian selebar 0,25-0,50 meter dan bangunan pemisah jalur, ditetapkan dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 2.14 Lebar Minimum Median

Bentuk Median	Lebar Minimum
Median Ditinggikan	2,0
Median Direndakan	7,0

*Sumber : Menteri Pekerjaan Umum nomor 19/PR/M/2010*

## **2.6. Analisis Kelayakan Proyek**

Kelayakan suatu proyek biasanya diukur dengan empat macam kelayakan, yaitu: Kelayakan teknis, kelayakan ekonomi dan finansial, kelayakan politis, dan kelayakan administratif. Keempat kelayakan ini diprediksi sebelum suatu proyek dijalankan. Kelayakan teknis berkaitan dengan pertanyaan apakah secara teknis, proyek tersebut dapat dilaksanakan?. Kelayakan ekonomi dan finansial berkaitan dengan biaya dan keuntungan, sedangkan kelayakan politis berkaitan dengan perkiraan pengaruh proyek terhadap berbagai peran atau kekuatan politik di masyarakat dan pemerintahan yang terkait dengan proyek tersebut. Kelayakan administratif mengukur apakah proyek tersebut dapat diimplementasikan dalam sistem administrasi pemerintahan yang ada (Patton dan Sawicki, 1986).