

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian ini akan menjadi baik, jika didukung oleh landasan teori yang sesuai dengan masalahnya. Landasan teori tersebut digunakan sebagai titik tolak berpikir dalam penelitian suatu masalah. Sesuai dengan judul penelitian ini, landasan teori yang dikemukakan meliputi hal-hal sebagai berikut :

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Pengertian Parkir

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 1 ayat 7, 8, dan 9. Mengartikan kendaraan sebagai suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Dan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/ hewan. Kendaraan tidak mungkin bergerak terus-menerus, akan ada waktunya kendaraan itu harus berhenti, baik itu bersifat sementara maupun bersifat lama atau biasa yang disebut parkir. Banyak permasalahan lalu lintas ditimbulkan karena perparkiran. Jika dimanfaatkan dengan baik dengan kebijakan-kebijakan tertentu yang direncanakan secara matang, maka perparkiran dapat digunakan sebagai salah satu alat untuk mengelola lalu lintas. Parkir merupakan salah satu sarana yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi jalan raya secara keseluruhan. Parkir merupakan salah satu komponen suatu sistem transportasi yang perlu dipertimbangkan dalam setiap kebijakan. Selama bepergian kendaraan tidak lepas untuk melakukan kegiatan parkir baik kegiatan bekerja, berdagang, belanja, sekolah, rekreasi dan kegiatan lain. Parkir merupakan salah satu elemen penting dalam transportasi perkotaan, karena mempunyai dampak terhadap pemilihan moda serta berpengaruh pada masyarakat dan sistem transportasi baik secara jangka panjang atau jangka pendek.

Seseorang akan memilih menggunakan kendaraan bila tersedia lahan parkir yang memadai. Beberapa definisi parkir dari beberapa sumber diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 15 parkir adalah keadaan dilarang kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Pengertian parkir juga dapat diartikan setiap kendaraan yang berhenti pada tempat tertentu yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk menaikkan dan atau menurunkan orang dan atau barang.
2. Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara sedangkan berhenti adalah kendaraan tidak bergerak untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan (Keputusan Dirjen Hubda No. 272/HK.105/DRJD/96).
3. Dijelaskan dalam buku peraturan lalu lintas (1998) pengertian dari parkir yaitu tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung kendaraan dan kebutuhan.
4. Menurut PP No. 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan parkir didefinisikan sebagai kendaran yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan atau barang.
5. Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Tasikmalaya Nomor 5 tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum dan Peraturan Daerah Kabupaten Tasikmalaya Nomor 9 tahun 2011 tentang retribusi parkir. Adapun yang dimaksud parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.
6. Dalam Peraturan Daerah No 5 tahun 2015, pasal 1 menyatakan bahwa parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya, sedangkan penataan

parkir adalah suatu proses kegiatan perencanaan guna meningkatkan keteraturan, ketertiban, dan keamanan parkir.

7. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan pengemudinya (Budiyanto 2016).
8. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang (Syaiful, 2013).
9. Parkir adalah memangkalkan / menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan orang/barang (bermotor/tidak bermotor) pada suatu tempat parkir dalam jangka waktu tertentu (Dayana, 2012).
10. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (Wikrama, 2010).

Berdasarkan pada beberapa definisi parkir diatas maka dapat disimpulkan bahwa parkir adalah memberhentikan dan menempatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor dalam satu waktu tertentu disuatu tempat yang telah disediakan.

Pelayanan perparkiran adalah jasa umum yang merupakan pelayanan yang dapat disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau suatu badan dan menganut prinsip komersial karena pada dasarnya mencari keuntungan dan dapat pula disediakan oleh pemerintah atau sektor swasta.

2.1.2 Istilah-istilah yang digunakan dalam parkir

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

1. Kapasitas Parkir : kapasitas parkir (nyata)/kapasitas yang terpakai dalam satu satuan waktu atau kapasitas parkir yang disediakan (parkir kolektif) oleh pihak pengelola.
2. Kapasitas Normal : kapasitas parkir (teoritis) yang dapat digunakan sebagai tempat parkir, yang dinyatakan dalam kendaraan. Kapasitas parkir dalam gedung perkantoran tergantung dalam luas lantai bangunan, maka makin besar luas lantai bangunan, makin besar pula kapasitas normalnya.
3. Durasi Parkir : lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi.
4. Kawasan parkir : kawasan pada suatu areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.
5. Kebutuhan parkir : jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat pemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum, dan tarif parkir.
6. Lama Parkir : jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia yang dinyatakan dalam 1/2 jam, 1 jam, 1 hari.
7. Puncak Parkir : akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan.
8. Jalur sirkulasi : tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
9. Jalur gang : merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
10. Gedung parkir murni : suatu bangunan yang digunakan khusus sebagai parkir yang berdiri sendiri.
11. Gedung parkir pendukung : suatu bagian dari bangunan atau kumpulan bangunan yang digunakan sebagai tempat parkir yang bersifat penunjang dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan kegiatan pokok bangunan atau kumpulan bangunan tersebut.

12. Taman parkir / pelataran parkir adalah suatu areal tanah tertentu diluar badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir.
13. Petak parkir : bagian-bagian dari tempat parkir untuk memarkir kendaraan.
14. Marka parkir : berupa garis putih yang dibuat untuk membatasi petak parkir.
15. Rambu parkir : tanda yang dipasang di tempat parkir yang merupakan petunjuk, peringatan dan larangan.
16. Biaya parkir : pembayaran atas penggunaan petak parkir atau tanda masuk parkir diluar badan jalan.
17. Tanda biaya parkir : tanda bukti pembayaran atau tanda bukti pembayaran dimuka atas pemakaian petak parkir pada tempat parkir diluar badan jalan.
18. Retribusi parkir : pungutan yang dikenakan pada pemakai kendaraan yang memarkir kendaraannya di ruang parkir.
19. Tanda retribusi parkir : tanda bukti pembayaran atau tanda bukti pembayaran petak parkir pada tempat parkir milik Pemerintah Daerah.

2.1.3 Cara, Bentuk dan Jenis Parkir

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

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

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

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

Keuntungan :

- Murah tanpa investasi tambahan.
- Bagi pengguna tempat parkir bisa lebih dekat dan mudah.

Kerugian :

- Mengganggu lalu lintas.
- Mengurangi kapasitas jalan karena adanya pengurangan lebar lajur lalu lintas.
- Meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Posisi parkir :

- Sejajar dengan sumbu jalan.
- Tegak lurus sumbu jalan.
- Membuat sudut dengan sudut jalan.

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

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

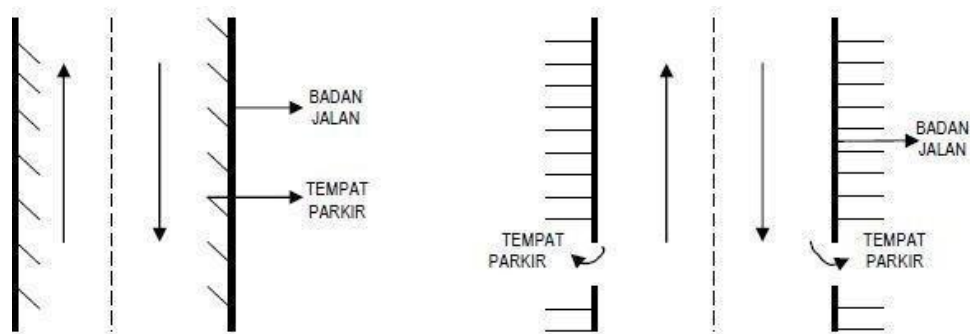
- Gedung parkir atau basement, yaitu ruang parkir pada suatu bagian bangunan.
- Pelataran parkir, yaitu ruang parkir pada suatu bidang tanah di luar badan jalan.

Keuntungan :

- Tidak mengganggu lalu lintas.
- Faktor keamanan lebih tinggi.

Kerugian :

- Perlu biaya investasi awal yang besar.
- Bagi pengguna dirasakan kurang praktis, apalagi jika kepentingannya hanya sebentar saja.
- Bentuk tempat parkir : parkir tegak lurus.



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

Sumber : Miro, 1997

Gambar 2.1 Model-Model Pola Parkir

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

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

Ketiga, menurut jenis kepemilikan dan pengoperasiannya. Diantaranya yaitu :

1. Parkir milik swasta dan dikelola oleh swasta.
2. Parkir milik pemerintah daerah dan dikelola oleh pemerintah daerah.
3. Parkir milik pemerintah daerah dan dikelola oleh swasta.

2.1.4 Perilaku Juru Parkir

Perilaku juru parkir atau tukang parkir merupakan kata yang sering disebut dalam sehari-hari. Namun seringkali pengertian perilaku ditafsirkan secara berbeda antara satu orang dengan yang lainnya. Perilaku pada hakikatnya adalah aktifitas atau kegiatan nyata yang ditampilkan seseorang yang dapat teramati secara langsung maupun yang tak tampil terlihat secara langsung dengan segera (Sjaaf, 2007). Perilaku dapat juga berarti sesuatu

yang dibatasi sebagai keadaan berpendapat, berfikir, bersikap sebagai suatu respon terhadap situasi diluar subjek (Notoatmodjo, 2013).

Dalam ilmu psikologis dan juga perkembangan, terdapat beberapa faktor- faktor yang berperan penting terhadap perilaku manusia itu sendiri berkaitan dengan teori dan konsep perilaku dalam psikologi. Diantaranya:

1. Faktor biologis

Dalam faktor ini perilaku manusia akan sangat mempengaruhi dan juga dengan situasi serta lingkungan dimana dia berada. Interaksi psikologi sosial juga cukup mempengaruhi tingkah laku dan juga perilaku seseorang. Contohnya saja ketika ketika kita merawat anak dan juga adanya motif biologis lain yang dapat mempengaruhi perilaku manusia.

2. Faktor sosiopsikologis

Dalam faktor ini terdapat sebuah komponen emosional dari kehadiran faktor sosiopsikologis pada seseorang. Komponen yang satu ini berkaitan dengan komponen kognitif dan juga kehadiran aspek intelektual manusia. Komponen yang satu ini juga berpengaruh pada kebiasaan dan juga kemauan individu untuk melakukan berbagai tindakan.

3. Sikap

Sikap juga sangat mempengaruhi perilaku seseorang, dimana di dalamnya terdapat tingkah laku atau tindakan seseorang, persepsi dan juga cara berfikir seseorang yang di dalam dirinya merasa bahwa apa yang telah dilakukannya akan berkaitan dengan sebuah situasi dan juga nilai yang ada di dalam dirinya. Sikap juga sangat mempengaruhi dari adanya daya pendorong seseorang dalam melakukan motivasi pada orang lain yang ada disekitarnya. Sehingga dalam hal ini juga bisa menimbulkan sebuah pengalaman yang cukup baik.

4. Faktor emosi

Hal yang satu ini akan berpengaruh pada tingkah laku atau perilaku seseorang. Dimana faktor emosi ini lah yang membuat mood

mempengaruhi segala hal yang kita lakukan. Kemudian terjadi perubahan persepsi dalam stimuli dalam merangsang alat indra. Untuk intensitasnya sendiri memang tergantung dari diri orang tersebut, bisa dalam skala ringan, namun bisa juga dalam skala yang cukup kuat. Emosi juga bisa membuat perhatian lebih meningkat pada sesuatu hal yang membuat kita tegang, dimana di dalamnya berkaitan juga dengan rangsangan fisiologi, detak jantung yang kuat dan juga naiknya tekanan darah seseorang.

5. Komponen kognitif

Untuk faktor yang satu ini akan berkaitan dengan sebuah kepercayaan seseorang, dimana komponen kognitif dalam sikap merupakan sesuatu hal yang ada di dalam keyakinan, serta sesuatu yang membuat kita membenarkan atau tidak membenarkan. Kepercayaan ini juga bisa menimbulkan sebuah sikap perspektif seseorang dalam menentukan sikapnya pada orang yang ada disekitarnya.

Menurut Abdurrahmat (1988:59), Dinamika perilaku individu, ditentukan dan dipengaruhi oleh:

1. Pengamatan atau penginderaan (*sensation*), adalah proses belajar mengenal segala sesuatu yang berada di lingkungan sekitar dengan menggunakan alat indera penglihatan (mata), pendengaran (telinga), pengecap (lidah), pembau (hidung), dan perabaan (kulit, termasuk otot).
2. Persepsi (*perception*), adalah menafsirkan stimulus yang telah ada di otak atau pengertian individu tentang situasi atau pengalaman. Ciri umum persepsi terkait dengan dimensi ruang dan waktu, terstruktur, menyeluruh, dan penuh arti. Persepsi bersifat subjektif dan dipengaruhi oleh perhatian selektif, ciri-ciri rangsangan, nilai dan kebutuhan individu, serta pengalaman.
3. Berpikir (*reasoning*), adalah aktivitas yang bersifat ideasional untuk menemukan hubungan antara bagian-bagian pengetahuan. Berpikir bertujuan untuk membentuk pengertian, membentuk pendapat, dan

menarik kesimpulan. Proses berpikir kreatif terdiri dari: persiapan, inkubasi, iluminasi, dan verifikasi. Jenis berpikir ada dua, yaitu berpikir tingkat rendah dan tingkat tinggi.

4. Intelegensi, dapat diartikan sebagai kemampuan mental yang melibatkan proses berpikir rasional, kemampuan individu untuk menyesuaikan diri dengan situasi baru, kemampuan memecahkan simbol-simbol tertentu. Intelegensi tidak sama dengan IQ karena IQ hanya rasio yang diperoleh dengan menggunakan tes tertentu yang tidak atau belum tentu menggambarkan kemampuan individu yang lebih kompleks. Teori tentang intelegensi diantaranya G-Theory (general theory) dan S-Theory (specific theory). Intelegensi dipengaruhi oleh faktor bawaan lingkungan.
5. Sikap (*Attitude*), adalah evaluasi positif-negatif-ambivalen individu terhadap objek, peristiwa, orang, atau ide tertentu. Sikap merupakan perasaan, keyakinan, dan kecenderungan perilaku yang relative menetap. Unsur-unsur sikap meliputi kognisi, afeksi, dan kecenderungan bertindak. Faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya sikap adalah pengalaman khusus, komunikasi dengan orang lain, adanya model, iklan, dan opini, lembaga-lembaga sosial dan lembaga keagamaan.

Juru parkir (jukir) adalah orang yang membantu mengatur kendaraan yang keluar masuk ke tempat parkir. Juru parkir juga berfungsi untuk mengumpulkan biaya parkir dan memberikan karcis kepada pengguna parkir pada saat akan keluar dari ruang parkir. Tarif parkir pada lokasi yang demikian biasanya tarif *fixed*, tidak bergantung waktu karena karcis tidak dilengkapi dengan waktu kedatangan dan waktu kendaraan meninggalkan ruang parkir.

Juru parkir terbagi atas dua kategori, juru parkir resmi dan juru parkir tidak resmi (jukir liar). Juru parkir resmi adalah juru parkir yang terdaftar namanya diceklis kordinator. Sedangkan juru parkir tidak resmi (jukir liar) adalah juru parkir yang tidak terdaftar namanya dan tidak

memiliki id card. Dia melakukan aktifitasnya sebagai juru parkir hanya memodalkan pengalaman tanpa pelatihan dan atributnya tidak resmi.

Para juru parkir memiliki pengetahuan baik dari pengalaman maupun pelatihan yang telah diikuti sebelum resmi menjadi juru parkir. Berbeda dengan juru parkir liar tidak mengikuti pelatihan hanya bermodalkan pengalaman saja dalam bertugas. Pengetahuan yang dimiliki juru parkir berupa pengetahuan tentang atribut saat bertugas, rambu-rambu lalu lintas atau larangan parkir, pengelolaan karcis dan sistem bagi hasil.

Dalam praktik pengaturan kendaraan para juru parkir menggunakan prinsip, teknik dan pengawasan dalam bekerja. Bagi juru parkir resmi memiliki prinsip dalam bekerja sangat penting agar bisa menjalankan tugas dengan baik. Prinsip yang digunakan siapa cepat dia duluan artinya mendahulukan melayani orang yang duluan datang untuk menggunakan jasa parkir. Bukan mendahulukan orang yang mempunyai kelas sosial yang tinggi atau mendahulukan kerabat. Selain prinsip juru parkir mempunyai teknik dalam bertugas agar pengguna jasa parkir merasa puas, jika ada orang yang datang ingin menggunakan jasa parkir maka juru parkir dengan cepat menghampirinya dan membantunya memarkir kendaraan agar kendaraan teratur. Selain prinsip dan teknik juga melakukan pengawasan agar kendaraan yang diparkir aman dan tidak hilang.

2.1.5 Kurangnya Lahan Parkir

Setijowarno (2001: 21) menjelaskan bahwa ada dua pengertian tentang parkir yaitu tempat pemberhentian kendaraan sementara dan dalam waktu relatif singkat seperti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau untuk bongkar barang. Tetapi ada juga kendaraan yang berhenti untuk waktu yang relatif lama, misalnya untuk kegiatan belanja, ke kantor, ke sekolah dan kegiatan lainnya. Sehingga dibutuhkan tempat parkir bagi kendaraan-kendaraan yang akan berhenti.

Lahan merupakan unsur pertama dalam penataan parkir, pada setiap pembangunan gedung, institut, rumah sakit, mall, dan tempat umum lainnya

wajib menyediakan lahan sebagai tempat parkir kendaraan. Dalam perencanaan parkir salah satu aspeknya berupa perkiraan kebutuhan terhadap parkir. Kebutuhan dapat diperkirakan berdasarkan pada aktivitas lahan atau luas lahan yang akan digunakan.

Tempat parkir tepi jalan umum adalah tempat parkir kendaraan dengan menggunakan sebagian jalan yang berada pada sisi kiri menurut arah lalu lintas. Sedangkan tempat parkir umum adalah tempat parkir kendaraan pada sebagian jalan, gedung atau pelataran, lingkungan parkir pemerintahan provinsi.

Pelaksanaan pengawasan parkir merupakan langkah yang penting dalam pengendalian parkir untuk mempertahankan kinerja lalu lintas. Cara yang biasa dilakukan terhadap pelanggaran parkir khususnya pelanggaran parkir dipinggir jalan yaitu dengan tilang dan derek.

Pada setiap lokasi parkir ditepi jalan umum dipasang tanda-tanda atau rambu-rambu parkir yang memuat penjelasan tentang :

- a. Besarnya retribusi parkir yang dikenakan
- b. Jenis kendaraan yang diperbolehkan parkir
- c. Cara atau sistem parkir
- d. Marka parkir

Adapun larangan dalam pengguna jasa perparkiran bagi setiap pemilik dan pengemudi kendaraan adalah sebagai berikut :

- a. Dilarang memarkirkan kendaraan di luar batas suatu petak parkir.
- b. Dilarang memarkirkan kendaraan di luar batas suatu petak parkir.
- c. Dilarang memarkirkan kegiatan lainnya selain parkir ditempat parkir tanpa izin Kepala daerah.
- d. Dilarang menyelenggarakan peralatan parkir tanpa izin Kepala Daerah.
- e. Dilarang memungut pembayaran parkir dipelataran parkir diluar tarif yang ditetapkan dalam izin.

Adapun cara penempatan parkir terdiri dari :

- a. Cara pelayanan parkir tepi jalan umum disesuaikan dengan daya tampung dan volume/frekuensi arus lalu lintas yaitu sejajar (paralel) serong dengan kemiringan 60', 40' atau 30' terhadap batas jalan.
- b. Cara parkir di tempat khusus disesuaikan dengan luas dan daya tampung serta letak gedung parkir atau pelataran yaitu sejajar (paralel) serong dengan kemiringan 90', 60', 45' terhadap bingkai tergantung atau dinding.

2.1.6 Jaminan Keamanan

Untuk menciptakan kualitas pelayanan parkir yang baik maka sebagai pengguna parkir harus bisa merasa percaya akan keamanan kendaraan mereka yang sedang diparkirkan. Petugas parkir harus bisa memberikan jaminan kepada pengguna parkir bahwa kendaraan yang akan mereka parkir aman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas juga memberikan ganti rugi atas kerusakan atau kehilangan barang yang ada di kendaraan mulai dari helm, aksesoris kendaraan, atau apabila terjadi kecelakaan pada kendaraan sekalipun itu lecet pada kendaraan.

Keamanan adalah keadaan aman dan tenteram (Tarwoto dan Wartonah, 2010). Keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit atau cedera tapi keamanan juga dapat membuat individu aman dalam aktifitasnya, mengurangi stres dan meningkatkan kesehatan umum. Keamanan fisik (*biologic safety*) merupakan keadaan fisik yang aman terbebas dari ancaman kecelakaan dan cedera (*injury*) baik secara mekanis, termis, listrik maupun bakteriologis. Kebutuhan keamanan fisik merupakan kebutuhan untuk melindungi diri dari bahaya yang mengancam kesehatan fisik, yang pada pembahasan ini akan difokuskan pada *providing for safety* atau memberikan lingkungan yang aman (Fatmawati, 2009).

Kebutuhan akan keamanan adalah kebutuhan untuk melindungi diri dari bahaya fisik. Ancaman terhadap keselamatan seseorang dapat dikategorikan sebagai ancaman mekanis, kimiawi, termal dan bakteriologis. Kebutuhan akan keamanan terkait dengan konteks fisiologi

dan hubungan interpersonal. Keamanan fisiologis berkaitan dengan sesuatu yang mengancam tubuh dan kehidupan seseorang. Dalam konteks hubungan interpersonal bergantung pada banyak faktor, seperti kemampuan berkomunikasi, kemampuan mengontrol masalah, kemampuan memahami, tingkah laku yang konsisten dengan orang lain serta kemampuan memahami orang-orang di sekitarnya dan dilingkungannya (Asmadi, 2005).

Konsep dasar keamanan terkait dengan kemampuan seseorang dalam menghindari bahaya, yang ditentukan oleh pengetahuan dan kesadaran serta motivasi orang tersebut untuk melakukan tindakan pencegahan. Ada tiga faktor penting yang terkait dengan keamanan yaitu ; tingkat pengetahuan dan kesadaran individu, kemampuan fisik dan mental untuk melakukan upaya pencegahan, serta lingkungan fisik yang membahayakan atau berpotensi menimbulkan bahaya (Roper, 2002).

1. Karakteristik Keamanan

a. *Pervasiveness* (insidensi)

Keamanan bersifat *pervasive* artinya luas mempengaruhi semua hal. Artinya klien membutuhkan keamanan pada seluruh aktifitasnya seperti makan, bernafas, tidur, kerja dan bermain.

b. *Perception* (persepsi)

Persepsi seseorang tentang keamanan dan bahaya mempengaruhi aplikasi keamanan dalam aktifitas sehari-harinya. Tindakan penjagaan keamanan dapat efektif jika individu mengerti dan menerima bahaya secara akurat.

c. *Management* (pengaturan)

Ketika individu mengenal bahaya pada lingkungan klien akan melakukan tindakan pencegahan agar bahaya tidak terjadi dan itulah praktek keamanan. Pencegahan adalah karakteristik mayor dari keamanan (Fatmawati, 2009)

2. Keamanan Rendah

a. Tenaga Pengawas atau penjaga Parkir Kurang

Pada setiap area parkir, baik itu area terpadu tingkat Universitas maupun tingkat Fakultas pasti ada tenaga/penjaga parkirnya. Namun kenyataannya, adanya penjaga parkir itu ternyata sangat kurang jika diperkerjakan hanya paling banyak itu 2 orang untuk satu parkir terpadu. Sehingga tak jarang dari mereka merasa keteteran untuk mengamankan kunci yang kadang tertinggal di motor maupun dalam hal penataan kendaraan yang memakan tempat terlalu banyak. Tak jarang pula para pengendara memilih memarkirkan kendaraan mereka tidak pada tempat parkir yang ada petugasnya, dikarenakan tempat parkir yang resmi telah penuh dengan kendaraan yang telah lebih dulu parkir. Padahal kenyataannya karena banyak kendaraan semrawut yang belum tertata rapih akibat dari kurangnya tenaga yang berwenang untuk menjaga dan merapikan. Berikut penuturan dari narasumber mengenai kurangnya tenaga kerja penjaga parkir. Jadi poinnya itu area parkirnya luas, tempat parkirnya banyak tapi petugasnya sedikit, jadi tidak seimbang. Solusi yang tepat dengan adanya penambahan lahan parkir ditambah petugasnya. Keluhan lain seperti halnya diatas juga disampaikan oleh tenaga penjaga parkir yang kurang mencukupi.

b. Ketegasan Tenaga Pengawas / Keamanan kendaraan.

Ketidak tegasan pegawai parkir terhadap beberapa perilaku parkir liar menyebabkan semakin maraknya orang yang melakukan kesalahan mengenai aturan parkir yang benar. Sebaiknya sanksi diberikan kepada semua pihak yang terbukti sebagai pelaku parkir liar. Tidak hanya sekedar kalangan masyarakat dan karyawan. Sehingga dapat menciptakan manusia yang beradab dan sadar akan peraturan. Kinerja penjaga parkir dalam hal menjaga dan memberikan sanksi kepada para pelaku yang terjaring melakukan kesalahan dalam hal parkir kendaraan. Namun tak jarang dari para

pelaku parkir liar saat di tegur justru malah mengelak, dan bahkan ada yang terang-terangan menolak. Pemberlakuan sanksi yang ringan tidak membuat jera. Hendaknya sanksi yang diberikan oleh petugas keamanan kepada pelaku harus benar-benar sanksi yang membuatnya jera. Selain itu, adanya kontinuitas dari petugas parkir saat menertibkan kendaraan-kendaraan dan orang yang melakukan parkir liar.

Untuk menciptakan kualitas pelayanan parkir, pemilik kendaraan harus bisa merasa percaya akan keamanan kendaraan yang sedang di parkir. Petugas parkir harus bisa memberikan jaminan kepada pengguna parkir bahwa kendaraan aman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas juga memberikan ganti rugi atas kerusakan atau kehilangan barang yang ada di kendaraan mulai dari helm, aksesoris kendaraan, atau apabila terjadi kecelakaan pada kendaraan sekalipun itu lecet pada kendaraan.

2.1.7 Faktor Penyebab Parkir Liar

Ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya parkir liar antara lain :

1. Faktor Perilaku Juru Parkir

Faktor manusia merupakan penyebab paling berpengaruh dalam permasalahan parkir liar di Indonesia. Kurangnya kesadaran pengguna kepentingan jalan dan perilaku juru parkir yang seenaknya membuat badan jalan digunakan sebagai parkir dengan pengelolaan parkir yang sembarangan tidak dikelola berdasarkan aturan yang telah ditetapkan sehingga membuat ruas jalan menjadi sempit dan terganggunya aktivitas lalu lintas sehingga terjadi kemacetan. Untuk pemilik kendaraan pribadi juga belum mempunyai kesadaran atas aturan parkir sembarangan yang menyebabkan terjadinya kemacetan dan terganggunya aktifitas lalu lintas.

2. Faktor Kurangnya Lahan Parkir

Faktor lainnya adalah kurangnya lahan parkir dengan tingkat pertumbuhan konsumtif kendaraan pribadi yang terus meningkat sehingga

parkir liar menjadi salah satu bagian alternatif sebagai media parkir. Walaupun ada beberapa lahan parkir yang telah disediakan, namun satuan ruang parkir yang merupakan ukuran luas efektif untuk meletakkan satu buah kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor). Didalamnya sudah termasuk ruang bebas di kiri dan kanan kendaraan, dengan pengertian pintu bisa dibuka untuk turun naik penumpang serta hal-hal tertentu seperti ruang gerak untuk kursi roda khusus untuk parkir kendaraan bagi penderita cacat serta ruang bebas depan dan belakang tidak luas ruang parkirnya. Adanya lahan parkir dan beberapa tempat untuk memarkirkan kendaraan pun dalam pengelolaannya masih dirasa belum maksimal sehingga kerap para pengguna kendaraan pribadi lebih senang dan nyaman memarkirkan kendaraannya dibidang jalan daripada di lahan parkir yang disediakan.

3. Faktor Jaminan Keamanan

Seharusnya dengan adanya jaminan keamanan menambah terjaminnya keamanan dan ketertiban masyarakat sebagai salah satu prasyarat terselenggaranya proses pembangunan nasional dalam rangka tercapainya tujuan nasional yang ditandai oleh terjaminnya keamanan, perlindungan, ketertiban dan tegaknya hukum serta terbinanya keamanan. Selain itu keamanan parkir juga mencakup tenaga juru parkir atau penjaga parkir dan tercukupinya layanan dalam hal penjagaan parkir di area parkir sebagai pemasukan asli daerah atau PAD. Akan tetapi peraturan yang digalangkan oleh pemerintah tentang jaminan keamanan parkir tidak sesuai dengan harapan karena kurangnya sumber daya manusia untuk juru parkir yang kurang optimalisasi pelayanan di setiap tempat secara langsung menjadi beban bagi pemilik kendaraan pribadi atau para pengguna jalan sehingga sering kali para pemilik kendaraan pribadi menggunakan jasa parkir liar sebagai tempat yang pas bagi mereka. Selain harga parkir murah, para pemilik kendaraan bisa memarkir kendaraannya kapan saja dengan waktu yang lama tanpa biaya tambahan. Berbeda jika parkir di dalam gedung akan dikenakan tarif parkir setiap jamnya sehingga

kebanyakan dari pemilik kendaraan pribadi tidak merasa nyaman dan bebas dalam memarkirkan kendaraannya.

2.1.8 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berfikir. Berikut ini merupakan penelitian terdahulu dan penjelasan tentang hubungan antara penelitian terdahulu dengan variabel sekarang.

1. Pada tabel 2.1 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagi berikut :

Tabel 2.1
Penelitian untuk variabel Perilaku Juru Parkir (X1)

Judul	“Konflik Pengelolaan Parkir Liar di Pantai Purus, Kec.Padang Barat, Kota Padang.”
Sumber Penelitian	Ilmiati Amril, Ardi Abbas, Surya Prahara Tahun (2014).
Variabel Penelitian	Variabel yang diteliti adalah : X1 : Pengelolaan parkir X2 : Parkir Liar Y : Konflik
Metode Penelitian	Analisis Deskriptif Kualitatif
Hasil Penelitian	1. Munculnya parkir liar di Pantai Purus berawal semenjak jembatan penghubung dibangun dan dibuka yang mengakibatkan berdatangnya para pengunjung yang kemudian keadaan tersebut dijadikan peluang untuk mencari penghasilan oleh warga setempat.

	<p>2. Terjadi konflik antara petugas parkir liar dengan pemilik kendaraan yaitu pemilik kendaraan yang memarkirkan motor lupa membawa barangnya berupa <i>handphone</i> tetapi tidak seorang pun petugas parkir yang mengakui dan bertanggung jawab atas hilangnya barang tersebut, upaya penyelesaian konflik dengan cara konsiliasi.</p> <p>3. Terjadi konflik antara petugas parkir liar dengan UPT Perparkiran dalam proses penertiban, yaitu di dalam melakukan penertiban terdapat kendala berupa ada petugas parkir yang tidak mau diajak untuk bekerjasama, upaya penyelesaian konflik dengan melakukan strategi kooperasi.</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Variabel parkir liar dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel perilaku juru parkir.</p>

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan 2014

2. Pada tabel 2.2 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.2
Penelitian untuk variabel Kurangnya Lahan Parkir (X2)

<p>Judul</p>	<p>“Efektivitas Penertiban Parkir Liar di Kawasan Obyek Wisata Ubud.”</p>
---------------------	---

Sumber Penelitian	Pande Putu Gede Perwata Ida Ayu Putu Widiati, I Wayan Artanaya (2021)
Variabel Penelitian	Variabel yang diteliti adalah : X1 : Perilaku pengguna jasa parkir X2 : Kurangnya lahan parkir X3 : Penerapan sanksi parkir liar Y : Efektivitas peraturan perparkiran
Metode Penelitian	Analisis deskriptif kualitatif
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Efektivitas Peraturan Bupati Gianyar, perparkiran kurangnya pengaturan parkir yang menyebabkan tidak tertatanya kendaraan yang parkir. 2. Penerapan sanksi terhadap larangan parkir liar di kawasan obyek wisata Ubud dilakukan mulai dari memberi teguran hingga tilang. 3. Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar melakukan strategi dengan memberikan sosialisasi berupa pendekatan secara persuasif pengumuman secara tertulis serta menyiapkan langkah-langkah mulai dari program jangka pendek hingga jangka panjang dalam menjalankan peran pelayanan publik.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel kurangnya lahan parkir dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kurangnya lahan parkir.

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan 2021

3. Pada tabel 2.3 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.3
Penelitian untuk variabel Jaminan Keamanan (X3)

Judul	“Kualitas Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Yogyakarta.”
Sumber Penelitian	Abdiana Ilosa (2016)
Variabel Penelitian	X1 : <i>tangibel</i> (bentuk fisik) X2 : <i>reability</i> (keandalan) X3 : transparansi (kejelasan dan kepastian) X4 : <i>security</i> (jaminan keamanan) Y : Kualitas Pelayanan
Metode Penelitian	Analisis Deskriptif Kuantitatif.
Hasil Penelitian	Kualitas pelayanan parkir tepi jalan umum Kota Yogyakarta kurang baik. Letak ruang parkir tepi jalan umum yang terlalu banyak dan tidak melihat kapasitas jalan raya sering menyebabkan kemacetan. Masih banyak juru parkir yang tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna parkir. Faktor-faktor kualitas pelayanan parkir dimana faktor ruang parkir yang tidak bisa menampung jumlah kendaraan yang tiap tahunnya bertambah padat adalah faktor utama yang mempengaruhi kurang baiknya kualitas pelayanan parkir TJU Kota Yoyakarta
Hubungan dengan Penelitian Saat ini	Variabel <i>Security</i> dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk jaminan keamanan.

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan 2020.

4. Pada tabel 2.4 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.4
Penelitian untuk variabel Parkir Liar (Y)

Judul	“Upaya Penertiban Parkir oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Dikawasan Perkotaan Kota Bengkalis
Sumber Penelitian	Juwandi, Ade Idra Suhara (2020)
Variabel Penelitian	<ul style="list-style-type: none"> - Parkir Sembarangan - Upaya penertiban parkir - Hambatan penertiban parkir - Kebijakan.
Metode Penelitian	Analisis Kualitatif
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Upaya penertiban yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis di Jalan Jendral Sudirman dan Jalan Tengku Umar belum maksimal 2. Kurangnya kesadaran masyarakat dalam menaati peraturan lalu lintas, terbatasnya jumlah personil Dishub untuk menangani parkir sembarangan dan belum adanya peraturan daerah tentang perparkiran di wilayah Kota Bengkalis menjadi hambatan dalam menertibkan parkir sembarangan. 3. Harapan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis untuk bisa lebih berupaya semaksimal mungkin dalam

	melakukan penertiban terhadap parkir sembarangan.
Hubungan dengan Penelitian Saat ini	Variabel Parkir sembarangan di dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk parkir liar

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan 2020

5. Pada tabel 2.5 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.5
Penelitian untuk variabel Parkir Liar (Y)

Judul	“Evaluasi Penggunaan Lahan Parkir Terminal Bus Kartasura.”
Penulis	Mochammad Farid, Agus Sumarsono dan Djumari Tahun (2017)
Variabel Penelitian	<ul style="list-style-type: none"> - Akumulasi parkir. - Penggunaan lahan parkir. - Kurangnya pengelolaan parkir yang maksimal. - Kinerja terminal.
Metode penelitian	Analisis metode kualitatif dan kuantitatif
Hasil Penelitian	Prosentase penggunaan lahan parkir bus AKDP tertinggi adalah 4,74% bus ADES adalah 0,99% dan bus AK adalah 3,14%.
Hubungan dengan Penelitian Saat ini	Variabel kurangnya pengelolaan parkir yang maksimal dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Minimnya tempat parkir.

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan 2017

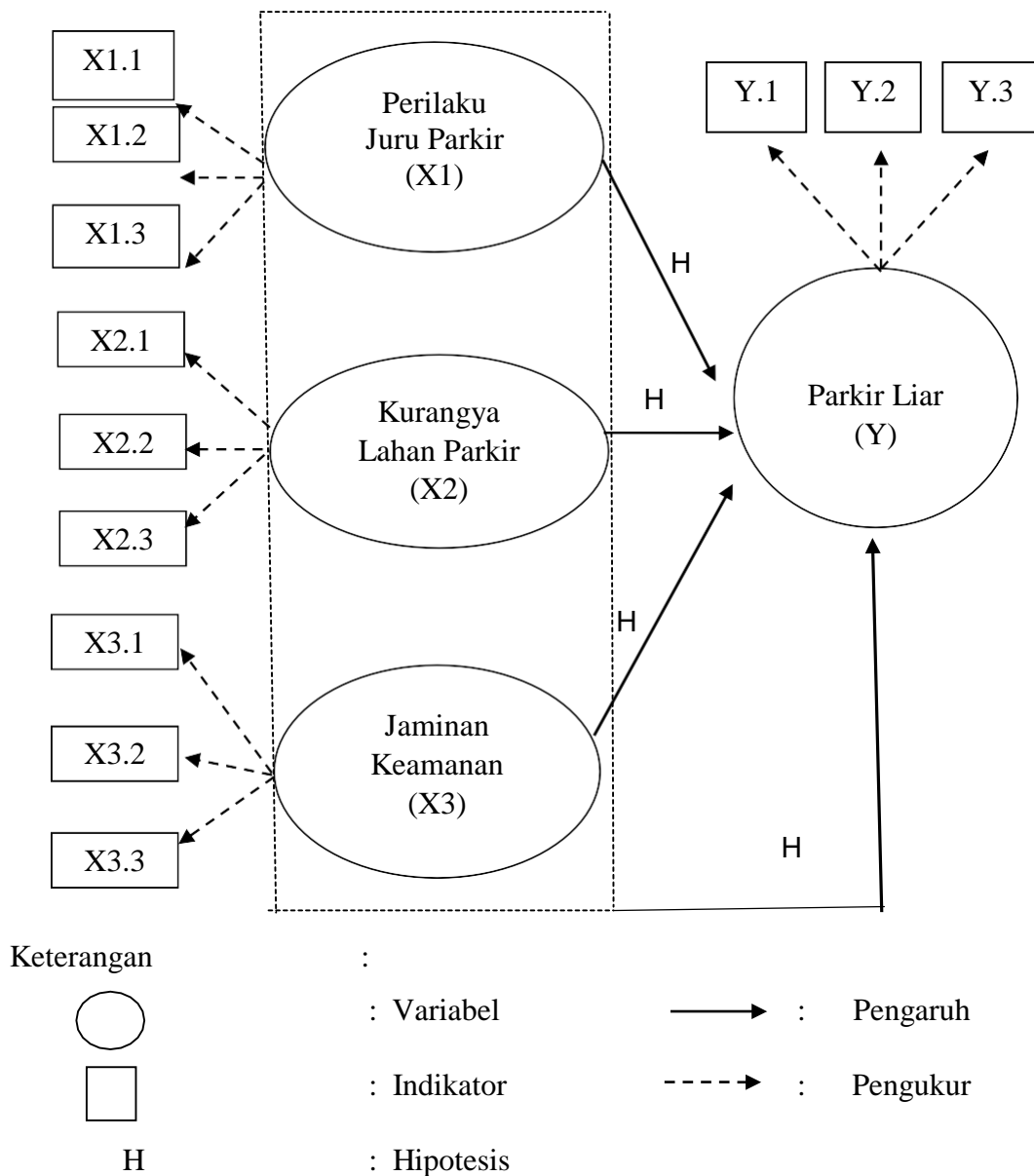
2.2 Hipotesis

Sugiyono (2014: 134) Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi, hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian belum jawaban empirik.. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

- H₁ Diduga perilaku juru parkir berpengaruh positif dan signifikan terhadap parkir liar di Singaparna Kabupaten Tasikmalaya.
- H₂ Diduga kurangnya lahan parkir berpengaruh positif dan signifikan terhadap parkir liar di Singaparna Kabupaten Tasikmalaya.
- H₃ Diduga jaminan keamanan parkir berpengaruh positif dan signifikan terhadap parkir liar di Singaparna Kabupaten Tasikmalaya.
- H₄ Diduga perilaku juru parkir, kurangnya lahan parkir dan jaminan keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap parkir liar di Singaparna Kabupaten Tasikmalaya.

2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah penjelasan sementara terhadap suatu gejala yang menjadi objek dari suatu permasalahan yang sedang diteliti. Kerangka pemikiran ini disusun berdasarkan tinjauan pustaka dan hasil penelitian yang terkait, yang mana kerangka pikir ini menjadi acuan dalam merumuskan hipotesis. Adapun kerangka pemikiran dalam penelitian ini sebagai berikut :



Gambar 2.2
Kerangka Pemikiran

Variabel dan indikator yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

1. Variabel Independen

a. X1 Perilaku Juru Parkir

Indikator :

X1.1 Potensi keuntungan parkir

X1.2 Tidak tahu tentang aturan parkir

X1.3 Perilaku semena-mena juru parkir

b. X2 Kurangnya Lahan Parkir

Indikator :

X2.1 Tidak ada ruang parkir yang luas

X2.2 Jumlah kendaraan semakin banyak

X2.3 Kurangnya pengelolaan parkir yang maksimal

c. X3 Jaminan Keamanan

Indikator :

X3.1 Perlindungan

X3.2 Keamanan

X3.3 Ketertiban

2. Variabel Dependen

Y Parkir Liar

Indikator :

Y.1 Area parkir tidak tercukupi

Y.2 Kurangnya kesadaran pemilik kendaraan

Y.3 Mahalnya tarif parkir di beberapa tempat yang telah disediakan

