

SKRIPSI
ANALISIS KEBUTUHAN RUANG PARKIR DI TAMAN KOTA
MAJENE

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Untuk Mencapai Derajat

Sarjana (S1) Pada Program Studi Teknik Sipil



Disusun Oleh :

RESA RESALDI

D0117538

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS SULAWESI BARAT
MAJENE
2024

ABSTRAK

ANALISIS KEBUTUHAN RUANG PARKIR TAMAN KOTA MAJENE

Resa Resaldi

Fakultas Teknik Universitas Sulawesi Barat

Taman kota merupakan taman yang berada di lingkungan perkotaan dalam skala yang luas dan dapat mengantisipasi dampak-dampak yang ditimbulkan oleh perkembangan kota dan dapat dinikmati seluruh warga kota. Pada taman kota biasanya terdapat area parkir untuk tempat pemberhentian kendaraan yang ingin berkunjung. Salah satu permasalahan yang terjadi di area parkir adalah belum memiliki lahan yang cukup bagi pengunjung, sehingga banyak pengunjung yang tidak memperoleh lokasi parkir. Untuk itu diperlukan analisis kebutuhan ruang parkir untuk mengetahui karakteristik dan kebutuhan parkir. Adapun beberapa tahap yang perlu dilakukan, yaitu melakukan studi literatur, pengorganisasian data yang dibutuhkan dan penyajian data yang diperoleh dari survei, melakukan observasi atau dengan survei secara langsung di lapangan, melakukan wawancara terhadap pihak-pihak yang terkait, dalam hal ini wawancara akan dilakukan kepada pengelola dan petugas parkir. Setelah melakukan penelitian dan pengolahan data, hasil yang diperoleh ruang parkir motor sebesar 107 SRP, maka ruang parkir sepeda motor tidak memenuhi kebutuhan karena ruang parkir yang ada hanya 80 SRP. Sedangkan hasil yang diperoleh untuk ruang parkir mobil, yaitu sebesar 10 SRP, maka ruang parkir Mobil memenuhi kebutuhan karena ruang Parkir yang tersedia hanya 10 SRP.

Kata Kunci: Kebutuhan Parkir, SRP, Taman kota, Survei, Analisis, Volume, Transportasi, Karakteristik

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi. Masalah perparkiran terjadi di kota-kota besar dan kota-kota yang sedang berkembang. Masalah perparkiran dapat mempengaruhi pergerakan kendaraan ,kendaraan melewati tempat yang mempunyai aktifitas tinggi mengakibatkan laju pergerakannya akan terhambat kendaraan yang parkir di badan jalan.(Sutapa et al., 2018).

Salah satu fasilitas umum yang berdampak karena meningkatnya kendaraan yaitu taman kota Majene. Taman kota Majene merupakan tempat warga untuk berinteraksi dan menikmati suasana pantai Majene (Suriadi et al., 2021). Pada taman kota Majene terdapat area parkir untuk tempat pemberhentian kendaraan yang ingin berkunjung. Salah satu permasalahan yang terjadi pada area parkir taman kota Majene adalah belum memiliki lahan yang cukup bagi pengunjung, sehingga banyak pengunjung yang tidak memperoleh lokasi parkir. Ketika pengunjung taman kota Majene bertambah banyak dan terbatasnya lahan parkir, pengunjung memilih untuk parkir di area pinggir jalan. Tentunya hal ini akan merugikan pengguna jalan dan kemungkinan dapat mengakibatkan kecelakaan. Penambahan jumlah penduduk mengakibatkan fasilitas parkir pada taman kota Majene harus dilakukan pengelolaan dan penambahan ruang. Pengelolaan area parkir pada taman kota Majene belum difungsikan secara optimal. Hal ini didukung dengan bukti bahwa pengunjung taman kota Majene yang masih parkir kendaraan tidak sesuai pada tempatnya, sehingga mengganggu kenyamanan dan penataan area parkir (Winayati et al., 2019). Pengelolaan tata letak dan penataan area parkir di taman kota Majene sangat diperlukan. Analisis kebutuhan ruang parkir pada taman kota Majene menjadi penting dilakukan dengan tujuan agar kebutuhan

parkir terpenuhi secara optimal. Keamanan dan kenyamanan parkir bagi pengunjung juga perlu diperhatikan, selain itu pengelolaan area parkir yang baik dapat menjadi pendapatan bagi pemerintah daerah setempat. Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan diatas, penulis memilih topik penelitian mengenai “Analisis Kebutuhan Ruang Parkir, Studi Kasus Taman Kota Majene”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, diperoleh rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik parkir di taman kota Majene?
2. Bagaimana kebutuhan ruang parkir di taman kota Majene?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik parkir seperti akumulasi parkir, volume parkir, dan indeks parkir di taman kota Majene.
2. Mengetahui kebutuhan ruang parkir di taman kota Majene.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Menambah wawasan pengetahuan serta melakukan pendalaman ilmu dari permasalahan transportasi, terutama area parkir dalam tempat umum.
2. Menjadi bahan evaluasi kebutuhan ruang parkir bagi taman kota Majene pada masa yang akan datang.
3. Menjadi masukan dan informasi bagi penelitian selanjutnya.

1.5 Batasan Masalah

Agar tidak terjadi kesalahan persepsi dan melebarnya pokok bahasan, maka dibuat batasan masalah penelitian. Batasan masalah pada penelitian ini antara lain:

1. Lokasi yang digunakan pada penelitian ini yakni taman kota Majene yang berlokasi di Kecamatan Banggae, Sulawesi Barat.
2. Kendaraan yang disurvei yakni sepeda motor dan mobil yang parkir di area taman kota Majene.
3. Parameter yang digunakan dalam perhitungan kebutuhan ruang parkir yakni akumulasi parkir, volume parkir, perputaran (*turnover*) parkir, indeks parkir, dan durasi parkir.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang penulisan, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, serta sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini diuraikan berbagai pustaka yang terkait menjadi bahan referensi penulisan, baik yang akan digunakan maupun yang bersifat pengetahuan dan gambaran umum mengenai perparkiran. Dan bab ini membahas dasar-dasar teori yang dipergunakan dan menjadi bahan acuan dalam penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti tempat kawasan pariwisata diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009, Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. parkir adalah memberhentikan dan menempatkan kendaraan bermotor ditepi jalan umum yang bersifat sementara pada tempat yang ditetapkan, sedangkan tempat parkir adalah tempat yang berada di tepi jalan umum yang telah ditetapkan oleh Walikota Makassar sebagai tempat parkir. Secara hukum dilarang untuk parkir ditengah jalan raya, namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Parkir tepi jalan umum adalah menempati pelataran parkir tertentu di luar badan jalan, baik itu bangunan khusus parkir ataupun di halaman terbuka.

Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk mencari ruang untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti kawasan pariwisata diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-

tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan ruang parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998) parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang. PP No. 43 tahun 1993 menjelaskan definisi parkir adalah suatu keadaan dimana kendaraan tidak bergerak dalam jangka waktu tertentu atau tidak bersifat sementara.

Sedangkan menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 66 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Parkir untuk Umum : (1) Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara; (2) Fasilitas Parkir di luar badan jalan adalah fasilitas parkir kendaraan yang dibuat khusus yang dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir; (3) Fasilitas Parkir untuk umum adalah fasilitas parkir di luar badan jalan berupa gedung parkir atau taman parkir yang diusahakan sebagai kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan menyediakan jasa pelayanan parkir untuk umum.

2.2 Peruntukan dan Pola Parkir

Bila ditinjau dari posisi, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1996 membedakan parkir menjadi tiga bagian, yaitu:

1. Peruntukan Parkir

Dalam perparkiran dikenal pula peruntukan parkir. Adapun jenis peruntukan kebutuhan parkir Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1998) adalah sebagai berikut :

a. Kegiatan parkir yang tetap

1) Pusat perdagangan

Parkir di pusat perdagangan dikelompokkan menjadi dua macam pekerjaan dan pengunjung. Pekerjaan umumnya parkir untuk jangka panjang, sedangkan pengunjung parkir untuk jangka pendek/hanya sebentar.

2) Pusat perkantoran swasta atau pemerintahan

Parkir di pusat perkantoran mempunyai ciri parkir jangka panjang, oleh karena itu penentuan luas parkir dipengaruhi oleh jumlah karyawan yang bekerja di kawasan perkantoran tersebut.

3) Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan

Seperti halnya di pusat perdagangan, pasar swalayan mempunyai karakteristik kebutuhan ruang parkir yang sama.

4) Pasar

Pasar juga mempunyai karakteristik yang hampir sama dengan pusat perdagangan ataupun pasar swalayan, walaupun kalangan yang mengunjungi pasar lebih banyak dari golongan dengan pendapatan menengah kebawah.

5) Sekolah

Parkir sekolah dikelompokkan ke dalam dua kelompok yaitu pekerja/guru/dosen dan siswa/mahasiswa parkir untuk jangka pendek bagi mereka yang diantar jemput dan jangka panjang bagi mereka yang memakai kendaraannya sendiri.

6) Tempat rekreasi

Kebutuhan ruang parkir di tempat rekreasi dipengaruhi oleh daya tarik tempat tersebut. Biasanya pada hari minggu atau hari libur kebutuhan parkir meningkat dibanding hari biasa.

7) Hotel dan tempat penginapan

Kebutuhan ruang parkir di hotel dan penginapan tergantung dari tarif sewa kamar yang diberlakukan dan jumlah kamar serta kegiatankegiatan lain seperti seminar dan pesta perkawinan yang diadakan di hotel tersebut.

8) Rumah sakit

Seperti halnya hotel, kebutuhan ruang parkir di rumah sakit tergantung dari tarif rumah sakit yang diberlakukan dan jumlah kamar.

b. Kegiatan parkir yang bersifat sementara

1) Bioskop dan tempat pertunjukan

Ruang parkir di bioskop sifatnya sementara dengan durasi antara 1,5 sampai 2 jam dan keluarnya bersamaan sehingga perlu kapasitas pintu keluar yang besar.

2) Tempat pertandingan olahraga

Ruang parkir di gelanggang olahraga sifatnya sementara dengan durasi antara 1,5 sampai 2 jam.

3) Rumah ibadah.

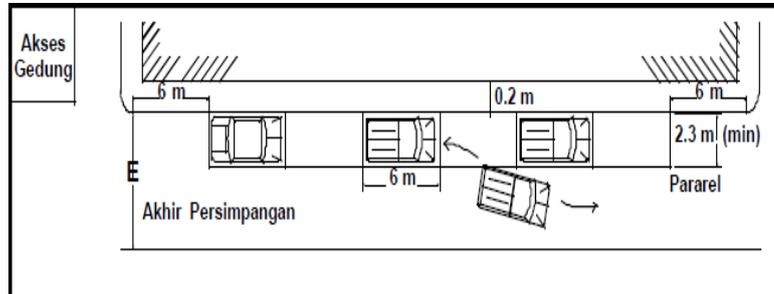
Ruang parkir di rumah ibadah sifatnya sementara yaitu dengan durasi 15 sampai 30 menit.

2. Pola Parkir

Untuk melakukan suatu kebijaksanaan yang berkaitan dengan parkir, terlebih dahulu perlu dipikirkan pola parkir yang akan diimplementasikan. Pola parkir tersebut akan baik apabila sesuai dengan kondisi yang ada. Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1998) dalam melakukan perparkiran dikenal beberapa pola parkir yaitu sebagai berikut :

a. Pola parkir paralel

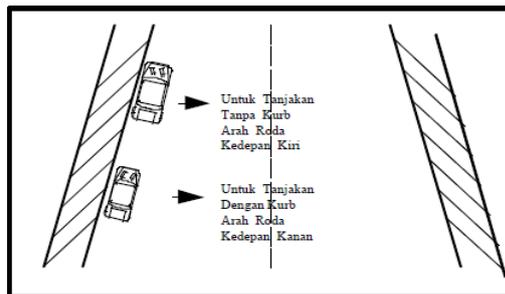
1) Pada daerah datar



Gambar 2.1 Pola parkir paralel daerah datar

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

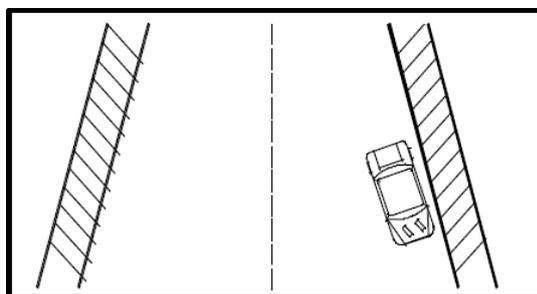
2) Pola Daerah Tanjakan



Gambar 2.2 Pola Parkir Paralel Daerah Tanjakan

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

3) Pada daerah turunan



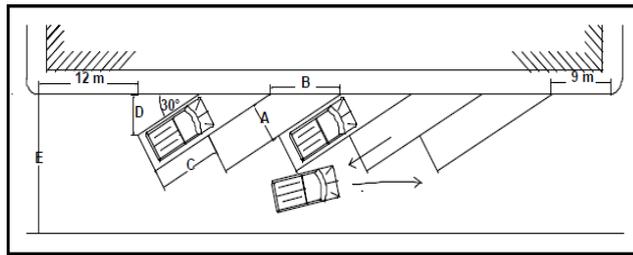
Gambar 2.3 Pola Parkir Paralel Daerah Turunan

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

b. Pola Parkir Menyudut :

- 1) Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang maneuver berlaku untuk jalan kolektor dan local
- 2) Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang maneuver berbeda berdasarkan besar sudut berikut ini.

a) Sudut = 30°



Gambar 2.4 Pola Parkir Menyudut 30°

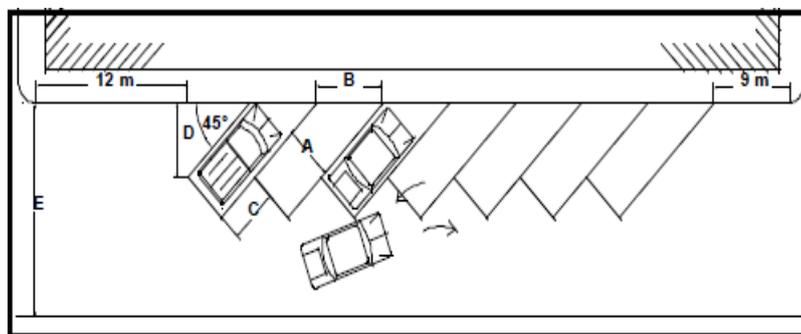
Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

Tabel 2.1 Lebar Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver Pada Pola Parkir Menyudut 30°

	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 : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

b) Sudut = 45°



Gambar 2.5 Pola Parkir Menyudut 45°

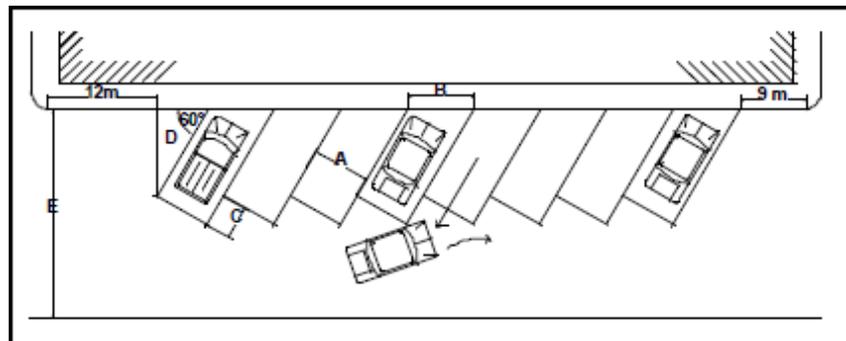
Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

Tabel 2.2 Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver Pada Pola Parkir Menyudut 45°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	3,5	2,5	5,60	9,30
Golongan II	2,5	3,7	2,6	5,65	9,35
Golongan III	3,0	4,5	3,2	5,75	9,45

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

c) Sudut 60°



Gambar 2.6 Pola parkir menyudut 60

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

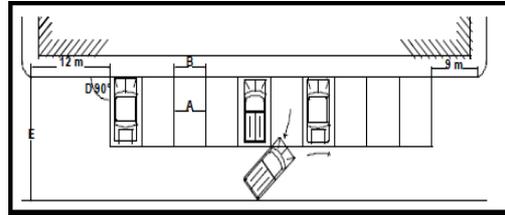
Ketiga pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut 90°

Tabel 2.3 Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver Pada Pola Parkir Menyudut 60°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,9	1,45	5,95	10,55
Golongan II	2,5	3,0	1,50	5,95	10,55
Golongan III	3,0	3,7	1,85	6,00	10,60

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

d) Sudut = 90°



Gambar 2.7 Pola parkir menyudut 90°

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90°.

Tabel 2.4 Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif dan Ruang Manuver Pada Pola Parkir Menyudut 90°

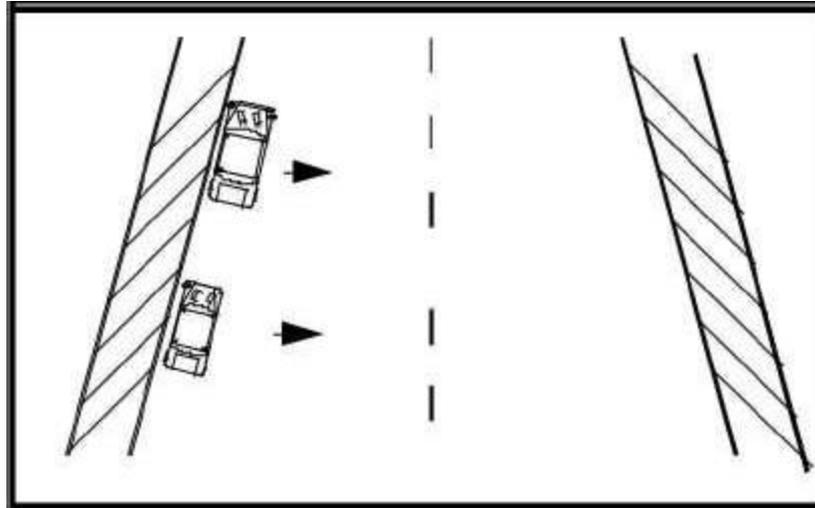
	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,3	-	5,4	11,2
Golongan II	2,5	2,5	-	5,4	11,2
Golongan III	3,0	3,0	-	5,4	11,2

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

Keterangan :

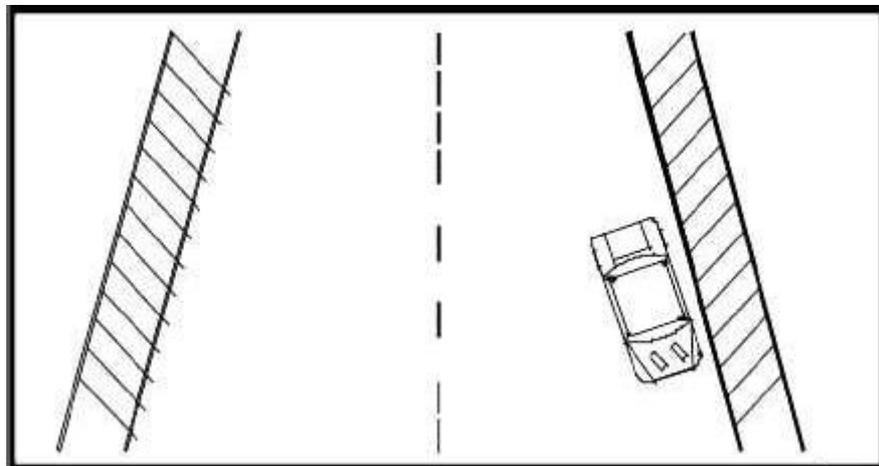
- A : Lebar ruang parkir (meter)
- B : Lebar kaki ruang parkir (meter)
- C : Selisih panjang ruang parkir (meter)
- D : Ruang parkir efektif (meter)
- E : Ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (meter)
- M : Ruang manuver (meter)

e) Pada daerah tanjakan



Gambar 2.8 Pola parkir menyudut pada daerah tanjakan
Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

f) Pada daerah turunan



Gambar 2.9 Pola parkir menyudut pada daerah turunan
Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

2.3 Jenis Jenis Parkir

1. Jenis Parkir Menurut Penempatannya

Dalam berparkir, pemilik kendaraan harus menempatkan kendaraannya dengan rapih agar tak mengganggu pengguna

kendaraan lainnya. Menurut penempatannya parkir dibagi menjadi (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998) :

a. Parkir di badan jalan (*on-street parking*)

Parkir di badan jalan (*on street parking*) dilakukan di atas badan jalan dengan menggunakan sebagian badan jalan. Walaupun parkir jenis ini diminati, tetapi akan menimbulkan kerugian bagi pengguna transportasi yang lain. Hal ini disebabkan karena parkir memanfaatkan badan jalan akan mengurangi lebar manfaat jalan sehingga dapat mengurangi arus lalu lintas dan pada akhirnya akan menimbulkan gangguan pada fungsi jalan tersebut. Walaupun hanya beberapa kendaraan saja yang parkir di badan jalan tetapi kendaraan tersebut secara efektif telah mengurangi badan jalan. Kendaraan yang parkir di sisi jalan merupakan faktor utama dari 50% kecelakaan yang terjadi ditengah ruas jalan didaerah pertokoan. Hal ini terutama disebabkan karena berkurangnya kebebasan pandangan, kendaraan berhenti dan atau keluar dari tempat parkir di depan kendaraan-kendaraan yang lewat secara mendadak (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998). Yakni parkir dengan menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir.

1) Kerugian :

- a) Mengganggu lalu lintas
- b) Mengurangi kapasitas jalan karena adanya pengurangan lebar lajur lalu lintas
- c) Meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan

2) Keuntungan :

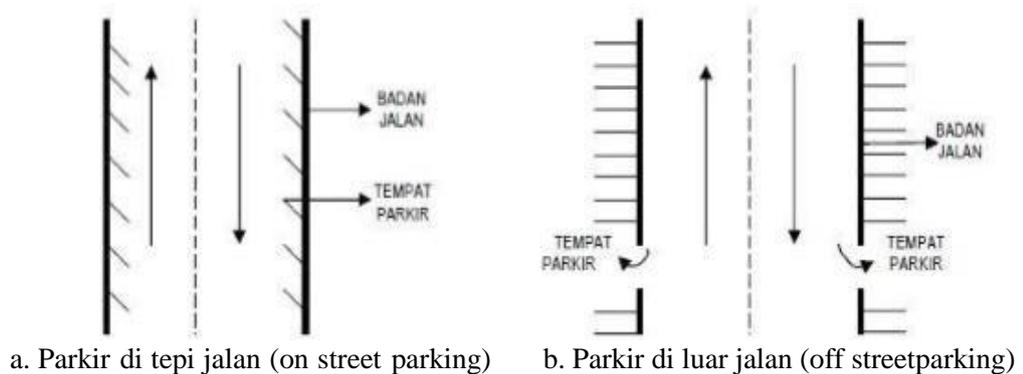
- a) Murah tanpa investasi tambahan
- b) Bagi pengguna tempat parkir bisa lebih dekat dan mudah

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

Parkir di luar badan jalan (*off street parking*) yaitu parkir yang lokasi penempatan kendaraannya tidak berada di badan jalan.

Parkir jenis ini mengambil tempat di pelataran parkir umum, tempat parkir khusus yang juga terbuka untuk umum dan tempat parkir khusus yang terbatas untuk keperluan sendiri seperti : kantor, pusat perbelanjaan, dan sebagainya. Sistemnya dapat berupa pelataran/taman parkir dan bangunan bertingkat khusus parkir. Secara ideal lokasi yang dibutuhkan untuk parkir di luar badan jalan (off street parking) harus dibangun tidak terlalu jauh dari tempat yang dituju oleh pemarkir. Jarak parkir terjauh ke tempat tujuan tidak lebih dari 300-400 meter. Bila lebih dari itu pemarkir akan mencari tempat parkir lain sebab keberatan untuk berjalan jauh (Warpani,1990). Yakni parkir kendaraan di luar badan jalan bisa di halaman gedung perkantoran, supermarket atau pada taman parkir.

- 1) Kerugian :
 - a) Perlu biaya investasi awal yang besar.
 - b) Bagi pengguna dirasakan kurang praktis, apalagi jika kepentingannya hanya sebentar saja.
- 2) Keuntungan :
 - a) Tidak mengganggu lalu lintas.
 - b) Faktor keamanan lebih tinggi.



Gambar 2.10 Model-Model Pola Parkir

Sumber : Miro, 1997

1. Jenis Parkir Menurut Statusnya

Parkir kendaraan juga dapat dibagi menurut status lahan parkirnya. Menurut statusnya parkir dibagi menjadi (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998) :

a. Parkir umum

Parkir Umum adalah areal parkir yang menggunakan lahan yang dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

b. Parkir khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan lahan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.

c. Parkir darurat

Parkir darurat adalah perparkiran di tempat-tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah daerah maupun swasta yang terjadi karena kegiatan yang insidental.

3. Parkir Menurut Jenis Tujuan Parkir

Setiap pengguna kendaraan memiliki tempat tujuannya masing-masing. Menurut jenis tujuan parkir dibagi menjadi (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998) :

a. Parkir penumpang : untuk kebutuhan menaikkan dan menurunkan penumpang.

b. Parkir barang : untuk kebutuhan bongkar muat barang.

4. Menurut jenis kendaraannya

Menurut jenis kendaraan parkir, terdapat beberapa golongan parkir yaitu:

a. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda).

b. Parkir untuk kendaraan beroda dua bermesin (sepeda motor).

c. Parkir untuk kendaraan beroda tiga, beroda empat atau lebih (bemo dan mobil).

5. Menurut jenis kepemilikan dan pengoperasiannya

a. Parkir milik dan pengoperasiannya adalah milik swasta

- b. Parkir milik pemerintah daerah dan pengelolaanya adalah pihak swasta
- c. Parkir milik dan pengoperasiannya adalah pihak pemerintah.

2.4 Penentuan Jumlah Ruang Parkir

Jumlah ruang parkir rumah sakit tak lepas dari perkembangan parkir yang dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu:

1. Perkembangan aktifitas

Bangkitan yang timbul akan semakin besar jika suatu daerah atau kawasan mengalami perkembangan aktifitas. Rumah sakit juga akan semakin besar bangkitan perjalanannya, jika jenis pelayanan dan fasilitas kesehatan yang disediakan banyak. Jika terjadi seperti ini, maka perjalanan yang menuju dan dari rumah sakit akan besar, sehingga masyarakat pengguna layanan akan menggunakan moda transportasi yang sesuai kemampuan dan kebutuhannya. Penggunaan moda transportasi ini akan mendorong kebutuhan akan fasilitas transportasi, tidak terkecuali ruang parkir.

2. Tingkat kepemilikan kendaraan

Masyarakat yang punya kepentingan di rumah sakit akan memilih moda transportasi yang umum atau pribadi. Jika rasio kepemilikan kendaraan tinggi, maka kemungkinan penggunaan kendaraan pribadi juga akan tinggi, sehingga dibutuhkan ruang parkir yang semakin banyak.

3. Perkembangan luas lahan

Ketersediaan lahan dan harga yang murah akan menjadikan harga parkir murah, sedangkan jika berlaku sebaliknya, maka akan membuat harga parkir tinggi. Harga parkir rendah membuat masyarakat tidak khawatir dengan biaya yang harus dikeluarkan jika menggunakan kendaraan pribadi sehingga ruang parkir yang disediakan akan lebih banyak, namun dengan harga parkir tinggi

akan menjadikan perjalanan biaya tinggi dan membuat masyarakat mempertimbangkan menggunakan kendaraan pribadi.

4. Perkembangan sistem transportasi

Suatu kawasan yang menyediakan sistem transportasi umum yang buruk dalam hal jaringan dan moda transportasi, akan membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, yang akan semakin membebani jaringan jalan dan membutuhkan fasilitas parkir yang banyak. Hal yang sebaliknya mungkin dapat terjadi jika pihak-pihak yang terkait mampu menyelenggarakan transportasi umum yang baik. Tingkat pelayanan parkir di kota-kota besar dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya:

- a. *Safety* (keamanan). Berarti keamanan terhadap kecelakaan, pencurian, gangguan fisik maupun keamanan terhadap pengrusakan akibat tindakan yang disengaja maupun tidak.
- b. *Accessibility* (tingkat kemudahan). Menyangkut distribusi rute pada daerah pelayanan, kapasitas kendaraan, frekuensi pelayanan, kelonggaran waktu operasi, maupun pencapaian lokasi parkir.
- c. *Realibility* (keandalan). Keandalan didasarkan pada rendahnya tingkat kemacetan dengan suatu pelayanan khusus bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.
- d. *Cost comparative* (perbandingan ongkos). Diartikan sebagai kelayakan ongkos jaminan dengan daerah pentaripan minimum dan pengurangan biaya yang mungkin untuk langganan.
- e. *Efficiency*. Efisiensi kecukupan rambu-rambu, pelayanan yang cepat, kebutuhan pegawai yang minimal maupun sistem manajemen.

Kelima faktor diatas tak lepas dari berapa jumlah ruang parkir yang perlu disediakan dan bagaimana sistem operasi yang digunakan agar mampu memberikan pelayanan optimal.

2.5 Kebijakan Parkir

Beberapa kebijakan parkir yang diterapkan diberbagai negara antara lain:

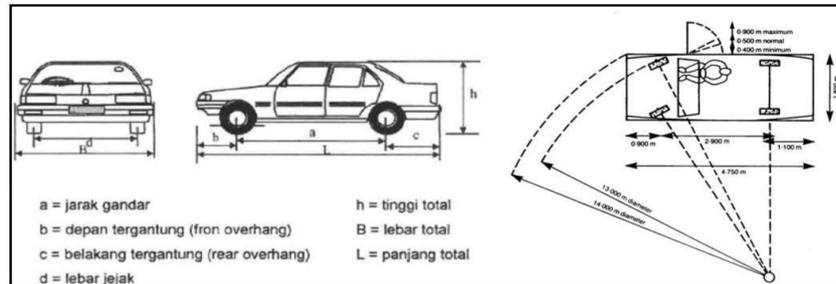
1. Kebijakan tarip parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan/kota tarip lebih tinggi, demikian juga semakin lama semakin tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk mengendalikan jumlah pemarkir dipusat kota/pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum.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

2.6 Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan, termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Pada Pedoman Teknis.

Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998, SRP digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir. Untuk menentukan satuan ruang parkir didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

a. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang



Gambar 2.11 Dimensi mobil penumpang

Sumber: Neufert, 1996

b. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung luar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada disampingnya.

Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dengandengan kendaraan yang diparkir disampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (*aisle*). Jarak bebas arah lateral di ambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

c. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga golongan seperti yang ditunjukkan pada Tabel 7 berikut ini:

Tabel 2.5 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan Mobil Penumpang

No	Jenis Bukaannya Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir
1	Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	Karyawan/pekerja kantor, rumah sakit, Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, dan pemerintah, universitas.
2	Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit dan bioskop
3	Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi	Orang Cacat

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

Dari Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998, seperti tertera pada Tabel 7, luasan satuan ruang parkir (SRP) tiap golongan kendaraan mobil penumpang dan sepeda motor berbeda-beda. Luasan terbesar dimiliki oleh Mobil Penumpang Golongan III sebesar 3x5 m² dan untuk sepeda motor sebesar 0,75x2 m².

d. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Penentuan satuan ruang parkir berdasarkan jenis kendaraan dikelompokkan menjadi dua jenis seperti bawah ini:

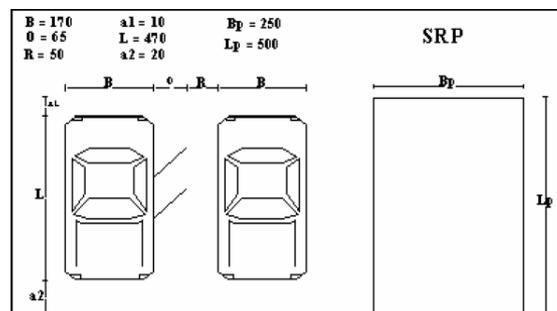
Tabel 2.6 Dimensi mobil penumpang (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ³)
1	- Mobil penumpang untuk golongan I - Mobil penumpang untuk golongan II - Mobil penumpang untuk golongan III	2,30 x 5,00 2,50 x 5,00 3,00 x 500
2	Bus/Truk	3,40 x 12,50
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998

Sedangkan besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan yang telah distandarkan dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998 adalah sebagai berikut :

Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang SRP untuk mobil penumpang ditunjukkan pada Gambar 12 berikut :



Gambar 2.12 Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

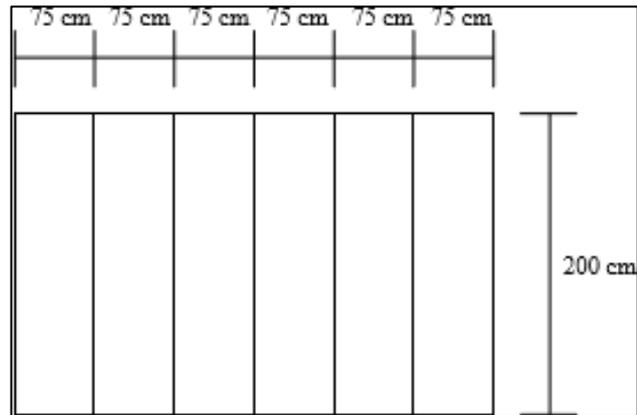
Keterangan :

- B** = Lebar total kendaraan
- O** = Lebar bukaan pintu
- L** = Panjang total kendaraan
- a1,a2** = Jarak bebas arah longitudinal
- R** = Jarak bebas arah lateral

Dimana :

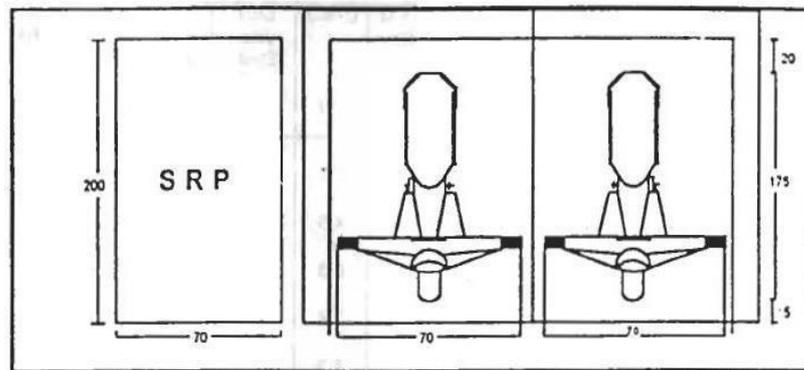
1. Golongan I : $B = 170$ $a_1 = 10$ $B_p = 230 = B + O + R$
 $O = 55$ $L = 470$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
 $R = 50$ $a_2 = 20$
2. Golongan II : $B = 170$ $a_1 = 10$ $B_p = 250 = B + O + R$
 $O = 75$ $L = 470$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
 $R = 50$ $a_2 = 20$
3. Golongan III : $B = 170$ $a_1 = 10$ $B_p = 300 = B + O + R$
 $O = 80$ $L = 470$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
 $R = 50$ $a_2 = 20$

Berdasarkan peraturan Departemen Perhubungan pada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998 seperti tertera pada Gambar 11 maka diketahui bahwa pengaturan penempatan ruang parkir untuk kendaraan mobil penumpang, terbagi menjadi tiga golongan dan memiliki ukuran ruang tertentu sesuai golongannya. Satuan ruang parkir untuk penderita cacat khususnya bagi mereka yang menggunakan mereka yang menggunakan alat bantu mekanis seperti kursi roda dan tongkat perlu mendapat perhatian khusus, karena diperlukan ruang bebas yang lebih lebar untuk memudahkan pergerakan penderita cacat untuk keluar dan masuk kendaraan. Penempatan lokasinya sedemikian rupa, sehingga memiliki akses yang baik ke tempat kegiatan. Pada penggolongan jenis kendaraan, maka kendaraan penderita cacat fisik termasuk pada Golongan III. Minimum dua tempat parkir per lahan harus dirancang untuk digunakan oleh para cacat fisik atau paling sedikit satu tempat parkir per 20 kendaraan, dalam hal ini yang mana saja yang lebih besar. Tempat-tempat ini harus diletakkan sedekat mungkin terhadap jalan masuk dari bangunan, dan kalau bisa tidak lebih dari 100 kaki atau 30,5 meter.



Gambar 2.13 Tata Cara Parkir Sepeda Motor

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998



Gambar 2.14 Satuan Ruang Parkir untuk sepeda motor

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

Dari Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998 seperti pada Gambar 14 maka untuk sepeda motor pengaturan penempatan ruang parkirnya memiliki ukuran lebar 0,7 m, panjang total 2 meter (terbagi menjadi panjang kendaraan 1,75 m, jarak bebas depan 5 cm, jarak bebas belakang 20 cm).

2.7 Perhitungan Karakteristik Parkir

Parameter yang mempengaruhi pemanfaatan lahan parkir (parking utilization) :

1. Volume parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lahan parkir tertentu dalam suatu waktu tertentu (biasanya per hari). Perhitungan volume parkir dapat digunakan sebagai petunjuk apakah ruang parkir yang tersedia dapat memenuhi kebutuhan parkir kendaraan atau tidak (Hobbs,1995).

Berdasarkan volume tersebut maka dapat direncanakan besarnya ruang parkir yang diperlukan apabila akan dibuat pembangunan ruang parkir baru. Rumus yang digunakan adalah :

$$\text{Volume} = E_i + X \dots \dots \dots (1)$$

Dimana:

E_i = Jumlah kendaraan yang masuk (kendaraan)

X = Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survei

2. Akumulasi

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu dan dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan, dimana integrasi dari akumulasi parkir selama periode tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode waktu tertentu (Hobbs, 1995). Informasi ini dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Perhitungan akumulasi parkir dapat menggunakan persamaan seperti di bawah ini.

$$\text{Akumulasi} = X + E_i - E_x \dots \dots \dots (2)$$

Keterangan :

- X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya
- E_i = Entry (jumlah kendaraan yang masuk pada lokasi parkir)
- E_x = Entry (kendaraan yang keluar pada lokasi parkir)

3. Durasi/Lama Waktu Parkir

Rata-rata lamanya parkir (D) adalah waktu rata-rata yang digunakan oleh setiap kendaraan pada fasilitas parkir. Menurut waktu yang digunakan untuk parkir, maka parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut : 1. Parkir Waktu Singkat (Short Parkers), yaitu pemarkir yang menggunakan ruang parkir kurang dari 1 jam dan untuk keperluan berdagang (Business Trip). 2. Parkir waktu sedang (Middle Parkers), yaitu pemarkir yang menggunakan antara 1 – 4 jam dan untuk keperluan berbelanja. 3. Parkir Waktu Lama (Long Parkers), yaitu pemarkir yang menggunakan ruang parkir lebih dari 4 jam, biasanya untuk keperluan bekerja. Persamaan yang dapat dipakai (Oppenlender, 1976) untuk mencari rata-rata lamanya parkir (D) adalah :

$$D = \frac{(N_x) \times (X) \times (I)}{N_t} \dots \dots \dots (3)$$

Dimana :

- D = Rata-rata lamanya parkir (jam/kendaraan)
- N_x = Jumlah kendaraan yang parkir selama waktu x
- X = Jumlah interval
- I = Lamanya waktu setiap interval (jam)
- N_t = Jumlah total kendaraan pada saat dilakukan survei

Dari hasil perhitungan durasi dapat diketahui rata-rata lama penggunaan ruang parkir oleh pemarkir. Durasi ini mengindikasikan apakah diperlukan suatu pembatasan waktu parkir (dilihat dari rata-rata durasi waktu parkirnya), dapat dilihat pada Tabel 2.4 Menurut Hobbs (1995), lama waktu parkir sesuai dengan maksud perjalanan terkait dengan jumlah penduduk suatu kota. Untuk kota dengan jumlah penduduk 50.000 – 250.000 jiwa, lama waktu parkir untuk belanja dan bisnis sekitar 0,9 jam, untuk bekerja sekitar 3,8 jam, untuk perjalanan sekitar 1,5 jam, sedangkan untuk tujuan lain-lain sekitar 1,1 jam. Durasi tersebut akan meningkat seiring dengan peningkatan ukuran kota.

Tabel 2.7 Lama Waktu Parkir Sesuai Dengan Maksud Perjalanan

Jumlah Penduduk (ribuan jiwa)	Lama Waktu Parkir (jam) Tiap Maksud Perjalanan			
	Belanja dan Bisnis	Bekerja	Lain-lain	Perjalanan
$50 < X < 250$	0,9	3,8	1,1	1,5
$250 \leq X \leq 500$	1,2	4,8	1,4	1,9
$X > 500$	1,5	5,2	1,6	2,6

Sumber: Hobbs, 1995

4. Kapasitas parkir

Kapasitas ruang parkir merupakan kemampuan maksimum ruang tersebut dalam menampung kendaraan, dalam hal ini adalah volume kendaraan pemakai fasilitas parkir tersebut. Kendaraan pemakai fasilitas parkir ditinjau dari prosesnya yaitu datang, berdiam diri (parkir), dan pergi meninggalkan fasilitas parkir. Tinjauan dari kejadian-kejadian diatas akan memberikan besaran kapasitas dari fasilitas parkir. Hal ini disebabkan karena dari masing-masing proses mempunyai karakteristik yang berbeda sehingga proses-proses tersebut tidak memberikan suatu besaran kapasitas yang sama. Disamping itu bahwa proses yang satu sangat berpengaruh terhadap proses yang lainnya. Volume di ruang parkir akan sangat tergantung

dari volume kendaraan yang datang dan pergi. Rumus yang digunakan untuk menyatakan kapasitas parkir adalah :

$$KP = \frac{S}{D} \dots \dots \dots (4)$$

Dimana:

KP = Kapasitas parkir (kendaraan/jam)

S = Jumlah petak parkir (banyaknya petak)

D = Rata-rata lamanya parkir (jam/kendaraan)

5. Indeks Parkir

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi kendaraan yang parkir dengan kapasitas parkir yang tersedia. Indeks parkir ini dipergunakan untuk mengetahui apakah jumlah petak parkir tersedia di lokasi penelitian memenuhi atau tidak untuk menampung kendaraan yang parkir dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$IP = (Akumulasi \times 100\%) / \text{petak parkir tersedia} \dots \dots \dots (5)$$

Sebagai pedoman besaran nilai IP adalah :

Nilai $IP > 1$ artinya kebutuhan parkir melebihi daya tampung/ jumlah petak parkir.

Nilai $IP < 1$ artinya kebutuhan parkir di bawah daya tampung/ jumlah petak parkir.

Nilai $IP = 1$ artinya kebutuhan parkir seimbang dengan daya tampung / jumlah petak parkir.

6. Tingkat Pergantian Parkir (*parking turn over/PTO*).

Tingkat pergantian parkir akan menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dari pembagian antara jumlah kendaraan yang parkir selama waktu pengamatan. Rumus yang digunakan untuk menyatakan pergantian parkir adalah sebagai berikut (Oppenlander, 1995) :

$$PTO = \frac{Nt}{(S)x(Ts)} \dots \dots \dots (6)$$

Dimana :

PTO = tingkat pergantian parkir (kendaraan/petak/jam)

Nt = jumlah kendaraan parkir (kendaraan)

S = jumlah petak parkir (petak parkir)

Ts = lamanya periode Survey (jam)

2.8 Penetapan Lokasi Parkir

Penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh Menteri. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan :

1. Rencana umum tata ruang,
2. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas,
3. Kelestarian lingkungan,
4. Kemudahan bagi pengguna jasa,
5. Estetika kota.

Keberadaan fasilitas parkir untuk umum berupa gedung parkir atau taman parkir harus menunjang keselamatan dan kelancaran lalu lintas, sehingga penetapan lokasinya terutama menyangkut akses keluar masuk fasilitas parkir harus dirancang agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas. Setiap jalan dapat dipergunakan sebagai tempat

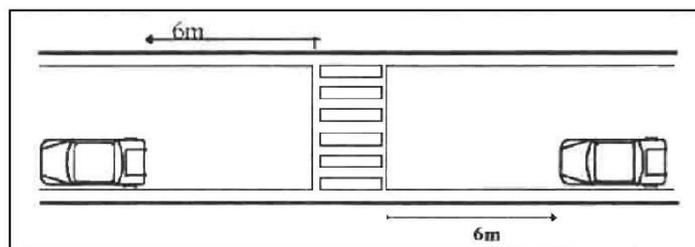
berhenti atau parkir apabila tidak dilarang oleh rambu-rambu atau marka atau tanda-tanda lain atau di tempat-tempat tertentu, seperti :

1. Sekitar tempat penyeberangan pejalan kaki, atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan,
2. Pada jalur khusus pejalan kaki,
3. Pada lingkungan tertentu,
4. Di atas jembatan,
5. Pada tempat yang mendekati perlintasan sebidang dan persimpangan,
6. Di muka pintu keluar masuk pekarangan,
7. Pada tempat yang dapat menutupi rambu-rambu atau alat pemberi isyarat lalu lintas, dan
8. Berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.

2.9 Larangan Parkir

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

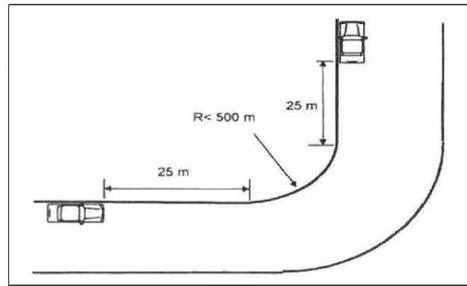
1. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.



Gambar 2.15 Tata Cara Parkir Dekat Penyeberangan Pejalan Kaki

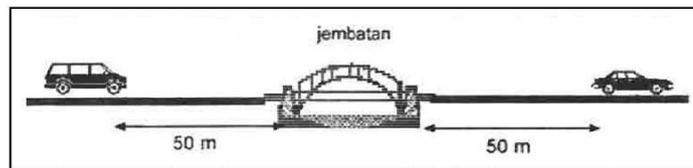
Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

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



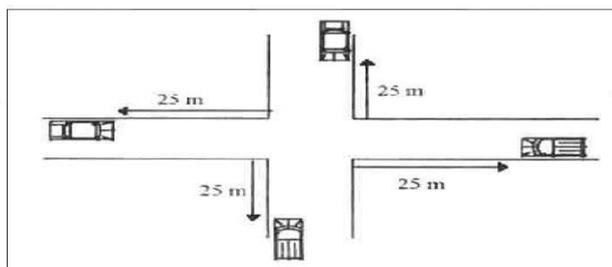
Gambar 2.16 Tata Cara Parkir Dekat Tikungan
 Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

3. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan



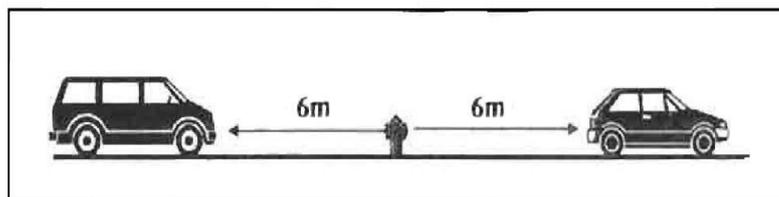
Gambar 2.17 Tata Cara Parkir Dekat Jembatan
 Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

4. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan



Gambar 2.18 Tata Cara Parkir Menjelang Persimpangan
 Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

5. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah hydrant/keran pemadam kebakaran atau sumber sejenis



Gambar 2.19 Tata Cara Parkir Dekat Hydrant
 Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1998

No.	Judul/Studi Kasus	Nama/Tahun	Kesimpulan	Perbedaan Dengan Penelitian Sebelumnya
1	Evaluasi Kebutuhan Ruang Parkir Sepeda Motor (Studi Kasus: Area Parkir Pasar Klithikan Pakuncen Yogyakarta)	Awi Naru Nadianto (2018)	<p>Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang dilakukan di areal parkir pasar Klithikan Pakuncen Yogyakarta menunjukkan bahwa akumulasi maksimum parkir kendaraan sepeda motor ialah sebesar 572 kendaraan pada jam 20.15 – 20.30 WIB. Volume parkir sepeda motor adalah sebesar 2708 kendaraan. Kapasitas ruang parkir kendaraan sepeda motor adalah sebesar 599 unit kendaraan dengan luas kapasitas ruang parkir yang tersedia sebesar 899.15 m². Konfigurasi parkir kendaraan sepeda motor menggunakan pola parkir paralel dan menyudut 90 derajat. Tingkat turnover parkir kendaraan sepeda motor adalah 4.52 kend/hari/ruang. Indeks parkir sepeda motor adalah sebesar 95.49%. Durasi parkir sepeda motor tertinggi adalah 630 menit dengan jumlah 1 kendaraan dan durasi parkir yang paling rendah adalah 15 menit dengan jumlah 102 kendaran. Dengan demikian kapasitas ruang parkir kendaran sepeda motor pada areal parkir pasar Klithikan Pakuncen Yogyakarta masih mencukupi untuk menampung volume kendaraan yang</p>	Berbeda tempat dan lokasi penelitian

			<p>terjadi pada jam puncak. Saranya Diharapkan pada penelitian selanjutnya untuk dapat menganalisis ruang parkir untuk kendaraan roda empat atau mobil pada pasar Klithikan Pakuncen Yogyakarta. Perlunya membuat garis parkir agar kendaraan yang parkir tertata rapi dan tidak membuat kendaraan yang parkir menjadi berdekatan sehingga ada ruang untuk kendaraan melakukan manuver.</p>	
2	<p>Analisis Parkir Sepeda Motor (Studi kasus : Taman Parkir Abu Bakar Ali Malioboro I Yogyakarta)</p>	<p>Dirfi Gustian (2016)</p>	<p>Hasil analisis menunjukkan bahwa akumulasi maksimum parkir sepeda Motor di Taman Parkir Abu Bakar Ali Malioboro I (TPM I) Yogyakarta pada hari libur yaitu sebesar 401 kendaraan pada jam 16:45-17:00 WIB sedangkan akumulasi maksimum pada hari kerja yaitu 192 kendaraan pada jam 17:15-17:30 WIB. Konfigurasi parkir sepeda motor TPM I menggunakan pola parkir 900. Kapasitas ruang parkir sepeda motor TPM I adalah 2760 m² atau dapat menampung 1306 kendaraan. Indeks parkir sepeda motor pada hari Minggu adalah 30,70% dan hari Senin adalah 14,70%. Volume parkir maksimum sepeda motor TMP I terjadi pada hari Minggu sebesar 1492 kendaraan sedangkan</p>	<p>Berbeda tempat dan lokasi penelitian</p>

		<p>pada hari Senin 724 kendaraan. Tingkat turnover sepeda motor pada hari Libur sebesar 1,14 kendaraan/hari/ruang dan hari Kerja sebesar 0,55 kendaraan/hari/ruang. Kebutuhan ruang parkir (KRP) sepeda motor TPM I pada hari Minggu sebesar 776 m² dengan KRP efektif sebanyak 602 m² dan 401 petak sedangkan hari Senin 372 m² dengan KRP efektif 288 m² dan 192 petak. Nilai headway maksimum pada hari Minggu yaitu 0,28 menit/kendaraan sedangkan headway pada hari Senin yaitu 0,52 menit/kendaraan. Prediksi 10 tahun yang akan datang akumulasi tahun 2026 sebesar 1040 kendaraan, sedangkan kapasitasnya adalah 1306 kendaraan. Saran, Pada penelitian yang sejenis diharapkan menganalisis durasi parkir agar dapat mengetahui kapasitas ruang parkir yang efektif sesuai dengan fungsi dan kebutuhan para penggunanya. Pada penelitian selanjutnya perlu mengkaji mengenai okupansi dan durasi dari setiap kendaraan yang menggunakan areal parkir. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui lebih dalam mengenai efektifitas dari kapasitas ruang parkir. Pada penelitian selanjutnya perlu</p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			dilakuan survei diluar taman parkir malioboro agar mampu mengidentifikasi permasalahan parkir di Malioboro.	
3	Analisis Kebutuhan Ruang parkir (Studi Kasus: Rumah Sakit Bhayangkari Kota Makassar)	Fauziah Syarifuddin (2017)	Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan diatas mengenai Kebutuhan Ruang Parkir pada Rumah Sakit Bhayangkara Makassar, penulis menarik kesimpulan sebagai berikut : Dari pengamatan langsung kebutuhan ruang parkir Rumah Sakit Bhayangkaramenunjukkan bahwa: Akumulasi parkir maksimum yang ada di areal parkir Rumah Sakit Bhayangkara untuk kendaraan roda 2 adalah sebesar 200 kendaraan yang terjadi pada jam 10.00 – 11.00 wita dan kendaraan roda 4 adalah sebesar 174 kendaraan yang terjadi pada jam 11.00 – 12.00 wita; Durasi parkir rata-rata pengunjung Rumah Sakit Bhayangkara Makassar yaitu lebih dari 3 jam; Kebutuhan ruang parkir Rumah Sakit Bhayangkara tidak dapat menampung kendaraan dengan kapasitas parkir kendaraan roda 2 sebanyak 260 kendaraan/jam dan kendaraan roda 4 sebanyak 93 kendaraan/jam;Penggabungan	Berbeda tempat dan lokasi penelitian

			<p>metode analisis kebutuhan ruang parkir Rumah Sakit Bhayangkara Makassar untuk kendaraan roda 2 adalah 22 SRP sedangkan untuk kendaraan roda 4 adalah 74 SRP; Berdasarkan hasil analisis maka didapatkan pola parkir yang baik untuk penambahan lahan parkir sebagai berikut: Dengan mengacu pada standar pemakaian dan kebutuhan, serta kondisi tapak pada ruang parkir Rumah Sakit Bhayangkara Makassar, maka yang cocok untuk kegiatan parkir adalah dengan parkir menyudut 90o dan pola parkir sejajar. Solusi ruang parkir yang baik diterapkan saat ini Rumah Sakit Bhayangkara yaitu dengan merapikan kendaraan yang akan parkir serta memperjelas jalur kendaraan yang akan dilalui untuk masuk dan keluar saat memarkir kendaraan. Perlu perbaikan sistem perparkiran berupa suatu badan khusus (manajemen) untuk mengelola sistem parkir yang ada.</p>	
4	Analisis Kapasitas Ruang Parkir off street Di	Dimas Rizky Amanullah (2020)	Kondisi Karakteristik Ruang Parkir Toserba Yogya Kota Tegal parkir sepeda motor dan mobil di Toserba Yogya Kota Tegal	Berbeda tempat dan lokasi penelitian

<p>Pusat Perbelanjaan(Studi kasus: Toserba Yogya Kota Tegal)</p>	<p>merupakan parkir di luar badan jalan (<i>off street parking</i>). Menurut posisi parkir, parkir mobil di Toserba Yogya Kota Tegal merupakan pola parkir pulau dengan sudut 90° dan ada beberapa slot menggunakan posisi parkir parkir satu sisi dengan sudut 45°. Sedangkan parkir sepeda motor di Toserba Yogya Kota Tegal merupakan pola parkir pulau posisi parkir 90°. Menurut statusnya, parkir di Toserba Yogya Kota Tegal merupakan parkir khusus yaitu perparkiran yang menggunakan tanah-tanah yang dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga. Menurut jenis kepemilikan dan pengelolaan parkir di Toserba Yogya Kota Tegal merupakan parkir yang dimiliki dan dikelola oleh swasta.</p> <p>Kondisi Pintu Masuk dan Keluar parkir adalah terpisah satu jalur dengan lebar Mobil 3,4 m dan Sepeda Motor 1,2 meter tetapi untuk pintu masuk belum mencukupi ketentuan dengan bisa menampung tiga mobil berurutan dengan jarak antarmobil (<i>spacing</i>) sekitar 1,5 meter</p> <p>Volume parkir maksimum di areal parkir</p>	
------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>Toserba Yogya Kota Tegal pada Hari Sabtu 18 April (Masa Pandemi <i>Covid-19</i>) untuk sepeda motor yaitu 1107 kendaraan, untuk mobil yaitu 439 kendaraan. Sedangkan volume parkir maksimum Hari Sabtu 15 Februari (Sebelum Pandemi <i>Covid-19</i>) untuk sepeda motor yaitu 1304 kendaraan dan untuk mobil yaitu 435 kendaraan. Dan Pada Hari Sabtu 01 Agustus (<i>New Normal</i>) untuk sepeda motor yaitu 1616 kendaraan dan untuk mobil yaitu 544 kendaraan.</p>	
5	<p>Analisis Kebutuhan Areal Parkir Gedung Fakultas Teknik Universitas Lancang Kuning</p>	<p>Winayati (2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Luas lahan direncanakan digunakan untuk parkir mobil di sebelah Timur dan selatan Kampus Teknik Universitas Lancang Kuning seluas 980 m² memenuhi kebutuhan. 2. Luas lahan yang tersedia untuk parkir sepeda motor sebelah Barat kampus, dengan luasan lahan parkir yang tersedia 450 m² memenuhi kebutuhan luas lahan yang ada. 	<p>Berbeda tempat dan lokasi penelitian</p>

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan diatas mengenai Kebutuhan Ruang Parkir pada Taman Kota Majene, penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Distribusi kendaraan motor masuk sebanyak 15 kendaraan pada hari rabu di interval waktu 17.00 - 17.30. Sedangkan untuk motor keluar sebanyak 18 kendaraan pada hari rabu di interval waktu 22.30 - 23.00. Mobil masuk sebanyak 4 kendaraan pada hari sabtu di interval waktu 17.00 - 17.30. Sedangkan untuk mobil keluar sebanyak 2 kendaraan pada hari senin di interval waktu 19.00 - 19.30.
2. Akumulasi parkir motor maksimum terjadi pada hari rabu dengan interval waktu 17.00 - 17.30 yaitu sebanyak 18 kendaraan. Akumulasi parkir mobil maksimum terjadi pada hari rabu dengan interval waktu 17.00 - 17.30 yaitu sebanyak 6 kendaraan.
3. Durasi parkir rata-rata maksimum sepeda motor terjadi pada hari kamis selama 1 jam. Durasi parkir rata-rata maksimum mobil terjadi pada hari kamis selama 30 menit
4. Volume parkir maksimum untuk motor terjadi pada hari sabtu sebanyak 174 kendaraan. Volume Parkir maksimum untuk mobil terjadi pada hari jumat sebanyak 52 kendaraan.
5. Tingkat pergantian parkir motor berkisar antara 0.14 – 0.36 kali dalam 1 hari. Sedangkan untuk mobil berkisar antara 0.17 – 0.87 kali dalam 1 hari. Indeks parkir maksimum motor diperoleh sebesar 123.75%. Sedangkan untuk mobil diperoleh 440.00%.

6. Kapasitas dinamis motor terbesar terjadi pada hari kamis sebanyak 537.60. Kapasitas dinamis mobil terbesar terjadi pada hari kamis sebanyak 68.57
7. Berdasarkan nilai Z yang diperoleh yaitu sebesar **107 SRP**, maka ruang parkir sepeda motor tidak memenuhi kebutuhan karena ruang parkir yang ada hanya **80 SRP**, jadi kekurangan **SRP** berdasarkan analisis kebutuhan ruang parkir sebanyak **27 SRP**. Berdasarkan nilai Z yang diperoleh yaitu sebesar **10 SRP**, maka ruang parkir Mobil memenuhi kebutuhan karena ruang Parkir yang tersedia hanya **10 SRP**.
8. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat, kegiatan parkir tetap untuk tempat rekreasi dengan luas 100 m² kebutuhan SRP nya sebesar 109 SRP. Sedangkan diketahui luas area parkir pada penelitian di Taman Kota Majene sebesar 120 m², maka didapatkan kapasitas statis ruang parkir untuk sepeda motor sebanyak 80 SRP atau untuk mobil sebanyak 10 SRP.

5.2 Saran

Pengelola parkir sebaiknya memisahkan lahan parkir untuk pengunjung dengan pemilik cafe atau karyawan yang ada di taman kota majene dikarenakan pengunjung hanya bersifat sementara sedangkan untuk karyawan café di taman kota majene yang kendaranya di parkir tentunya akan jauh lebih lama.

Pengelola parkir perlu membuat garis marka parkir, hal ini bertujuan agar kondisi parkiran di taman kota majene jauh lebih teratur dan susunannya terlihat rapih, serta keteraturan arus kendaraan baik yang masuk dan keluar untuk mencegah timbulnya konflik antara sesama pengguna kendaraan parkir.

DAFTAR PUSTAKA

Amanullah, Dimas Rizky, 2020. Analisis Kapasitas Ruang Parkir Off Street Di Pusat Perbelanjaan (Studi Kasus: Toserba Yogya Kota Tegal). Yogyakarta

Departemen Perhubungan. 1996. Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta

Gustian, Dirfi, 2016. Analisis Parkir Sepeda Motor (Studi Kasus: Taman Parkir Abu Bakar Ali Malioboro I Yogyakarta). Yogyakarta

Hobbs, F. D. 1995. Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas, Gajah Mada University Press, Yogyakarta

Ketut, I, Sutapa, 2018. Analisis Karakteristik Dan Pemodelan Kebutuhan Parkir Pada Pusat Perbelanjaan Di Kota Denpasar). Bali

Miro, F, 1997. Sistem Transportasi Kota Tarsito. Bandung

Nadianto, Awi Naru, 2018. Evaluasi Kebutuhan Ruang Parkir Sepeda Motor (Studi Kasus: Area Parkir Pasar Klithikan Pakuncen Yogyakarta). Yogyakarta

Nur Hidayat, 2022. Analisis Kapasitas Ruang Parkir Di Puskesmas Lasi Kecamatan Candung. Agam

Pemerintah Kabupaten Majene. 2020. Profil Majene. <https://humas.majenekab.go.id/profil-majene>

Syarifuddin, Fauziah, 2017. Analisis Kebutuhan Ruang Parkir (Studi Kasus: Rumah Sakit Bhayangkari Kota Makassar). Makassar

Warpani, P Suwardjoko, 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung

Winayati, 2019. Analisis Kebutuhan Area Parkir Gedung Fakultas Teknik Universitas Lancang Kuning. Pekanbaru Riau

Yuliana, 2020. Analisis Kebutuhan Ruang Parkir di Area Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pengetahuan (FKIP) Universitas Muhammadiyah Mataram.