

SKRIPSI

**ANALISIS KAPASITAS KETERSEDIAAN RUANG PARKIR
KLINIK KUANTAN MEDIKA JALAN TUANKU TAMBUSAI
TELUK KUANTAN**

(Studi Kasus : Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan Singingi)



Disusun Oleh :

NOPRISCO

NPM : 130204063

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM KUANTAN SINGINGI
TELUK KUANTAN
2020**

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

**ANALISIS KAPASITAS KETERSEDIAAN RUANG PARKIR
KLINIK KUANTAN MEDIKA JALAN TUANKU TAMBUSAI
TELUK KUANTAN**

***(Studi Kasus : Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan
Singingi)***

**Diajukan Kepada Universitas Islam Kuantan Singingi
Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Derajat Sarjana
Starata Satu Teknik Sipil**

Disusun Oleh :

**NOPRISCO
NPM : 130204063**

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

**GUSMULYANI,ST.,MT
Dosen Pembimbing I**


Tanggal : 21 Oktober 2020

**ADE IRAWAN,ST.,MT
Dosen Pembimbing II**


Tanggal : 21 Oktober 2020

LEMBAR TIM PENGUJI

SKRIPSI

**ANALISIS KAPASITAS KETERSEDIAAN RUANG PARKIR
KLINIK KUANTAN MEDIKA JALAN TUANKU TAMBUSAI
TELUK KUANTAN**

***(Studi Kasus : Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan
Singingi)***

Disusun Oleh :

**NOPRISCO
NPM : 130204063**

**Telah Dipertahankan Didepan Dosen Penguji
Pada Hari Senin 27 Agustus 2020 Pada Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Islam Kuantan Singingi**

Ketua : JASRI.,M.Kom

: ()

Sekretaris : RIKKI AFRIZAL.,S.Pd.,M.Sc

: ()

Pembimbing I : GUSMULYANI.,ST.,MT

: ()

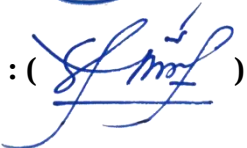
Pembimbing II : ADE IRAWAN.,ST.,MT

: ()

Penguji I : CHITRA HERMAWAN.,ST.,MT

: ()

Penguji II : SURYA ADINATA.,ST.,MT

: ()

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini telah diuji didepan Dosen Penguji dan dinyatakan diterima sebagai syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Kuantan Singingi.

Pada Hari : Kamis

Tanggal : 27 Agustus 2020

Dosen Penguji :

1. JASRI.,M.Kom

NIDN :1001019001

2. RIKKI AFRIZAL.,S.Pd.,M.Sc

NIDN :1022128603

3. GUSMULYANI.,ST.,MT

NIDN : 0007107301

4. ADE IRAWAN.,ST.,MT

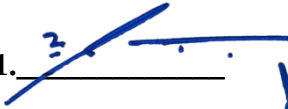
NIDN : 1027117901

5. CHITRA HERMAWAN.,ST.,MT

NIDN :1022068901

6. SURYA ADINATA.,ST.,MT

NIDN :1005097703

1. 
2. 
3. 
4. 
5. 
6. 

Teluk Kuantan 21 oktober 2020

Fakultas Teknik

Universitas Islam Kuantan Singingi

Dekan



GUSMULYANI.,ST.,MT
NIDN :0007107301

Program Studi Teknik Sipil

Ketua



ADE IRAWAN.,ST.,MT
NIDN :1027117901

MOTTO

**“Barang siapa bertawakkal pada Allah, maka Allah akan memberikan kecukupan padanya, sesungguhnya Allah lah yang akan melaksanakan urusan (yang dikehendaki)-Nya”
(QS. Ath-Thalaq: 3).**

Rasulullah SAW bersabda: "Barang siapa dilanda kesusahan dalam suatu masalah hendaklah dia mengucapkan *Laa Haula wa laa quwwata illa bil-laahil 'aliyyil-'azhiim*' (Tiada daya dan tiada kekuatan kecuali dengan pertolongan Allah yang maha Tinggi lagi Maha Agung)" (H.R Baihaqi dan Ar Rabi'i)

"Kebanggaan kita yang terbesar adalah bukan tidak pernah gagal, tetapi bangkit kembali setiap kali kita jatuh." (Confusius)

“Kecerdasan emosi adalah kemampuan merasakan, memahami, dan secara efektif menerapkan daya dan kepekaan emosi sebagai sumber energi, informasi, koneksi, dan pengaruh yang manusiawi.”
(Robert K. Cooper)

“ Bukan kurangnya pengetahuan yang menghalangi keberhasilan, tetapi tidak cukupnya tindakan. Dan bukan kurang cerdasnya pemikiran yang melambatkan perubahan hidup ini, tetapi kurangnya penggunaan dari pikiran dan kecerdasan ”
(Mario Teguh)

“semakin sering kita bersujud, akan semakin banyak harapan yang cepat terwujud” (Nofrisco)

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa dalam Skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu perguruan tinggi lain. Sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya ilmiah atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam penelitian ini dan dituliskan didalam daftar pustaka.

Teluk Kuantan, 27 Agustus 2020

Penulis,



NOPRISCO

NPM : 130204063

ABSTRAK

Sejalan dengan meningkatnya jumlah penduduk di Kabupaten Kuantan Singingi maka semakin meningkatnya kebutuhan akan fasilitas umum seperti infrastruktur kesehatan. Klinik Kuantan Medika di Jalan Tuanku Tambusai merupakan salah satu infrastruktur kesehatan yang berada di Kota Teluk Kuantan. Sebagai fasilitas umum maka perlu adanya ruang parkir yang memadai untuk menampung jumlah kendaraan yang masuk dan keluar, baik kendaraan karyawan klinik maupun kendaraan pengunjung.

Perlunya ruang parkir untuk diperhatikan maka akan dilakukan penelitian dengan judul analisis kapasitas ketersediaan ruang parkir klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan. Adapun metode yang digunakan untuk menentukan kebutuhan parkir adalah analisis berdasarkan selisih terbesar antara kedatangan dan keberangkatan kendaraan pada lokasi parkir. Kemudian di analisis sesuai dengan persamaan-persamaan yang telah ditentukan oleh direktorat jendral perhubungan tentang perparkiran kendaraan.

Hasil analisis kebutuhan parkir selama 3 hari pengamatan di dapat Kebutuhan SRP untuk sepeda motor yaitu 24,39 SRP, sedangkan ruang parkir yang tersedia sebanyak 64 SRP, jadi kelebihan SRP berdasarkan analisis kebutuhan ruang parkir sebanyak 39,61 SRP atau 40 SRP. Sedangkan kebutuhan SRP untuk parkir mobil yaitu 23,51 SRP, ruang parkir yang tersedia sebanyak 25 SRP, jadi kekurangan SRP mobil yang tersedia berdasarkan analisis kebutuhan ruang parkir sebanyak 1,49 SRP atau 2 SRP. Jadi, SRP sepeda motor dan mobil di Klinik Kuantan Medika saat ini sudah mencukupi sehingga tidak perlu ada penambahan SRP.

Kata Kunci : Kebutuhan Parkir, Parkir Klinik, SRP

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Kapasitas Ketersediaan Ruang Parkir Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan (Studi Kasus : Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan Singingi)”.

Skripsi ini disusun sebagai tahap untuk memenuhi salah satu persyaratan yang diwajibkan bagi setiap Mahasiswa Program Strata Satu (S1) pada Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Kuantan Singingi untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik.

Penyusunan skripsi ini memerlukan data-data primer dari pengamatan langsung di lapangan maupun data-data sekunder dari instansi terkait. Permasalahan dalam penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan dengan bantuan dari berbagai pihak. Ucapan terima kasih penulis haturkan kepada :

1. Ibu Ir. Hj. Elfi Indrawanis, MM., selaku Rektor Universitas Islam Kuantan Singingi.
2. Ibu Gusmulayani, S.T, M.T., selaku Dekan Fakultas Teknik dan sekaligus sebagai Dosen Pembimbing I yang telah bersedia meluangkan waktu dan pikiran beliau dalam memberikan bimbingan, arahan dan saran kepada penulis, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
3. Bapak Ade Irawan, S.T, M.T, selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Kuantan Singingi, sekaligus sebagai Dosen Pembimbing II dalam penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh dosen dan staf Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Kuantan Singingi.
5. Pihak Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan yang telah memberikan izin dan bantuan kepada penulis dalam pengumpulan data-data yang diperlukan

untuk analisis sehingga didapatkan hasil yang sesuai dengan tujuan penelitian.

6. Kedua Orang Tua yang tercinta, Ayahanda Bahar B dan Ibunda Herlita, serta kedua saudara kandung tersayang Kanda Noprion Agus dan Kanda Nopebri Resko. Tidak dapat dilukiskan bagaimana rasa syukur dan terima kasih untuk semua dukungan dan do'a yang telah diberikan.
7. Seluruh rekan-rekan Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Kuantan Singingi Teluk Kuantan pada umumnya rekan-rekan yang setingkat dengan saya khususnya.

Penulisan skripsi ini masih sangat jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan yang ada. Saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi penulis maupun para pembaca, Aamiin.

Teluk Kuantan, 27 Agustus 2020

Penulis,



NOPRISCO

NPM. 130204063

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR TIM PENGUJI.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
MOTTO	v
LEMBAR PERNYATAAN	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR NOTASI	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	1
1.3 Tujuan Penelitian	2
1.4 Batasan Masalah.....	2
1.5 Manfaat Penelitian	2
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	4
2.1 Penelitian Sebelumnya	4
2.2 Penelitian Saat Ini	6
BAB III LANDASAN TEORI.....	7
3.1 Umum.....	7
3.2 Pola Parkir.....	7
3.2.1 Pola Parkir Paralel.....	7
3.2.2 Pola Parkir Menyudut	8

3.3	Jenis-Jenis Parkir.....	11
3.3.1	Parkir Dibadan Jalan (<i>On-Street Parking</i>)	12
3.3.2	Parkir Diluar Badan Jalan (<i>Off-Street Parking</i>)	12
3.4	Faktor Penentu Kebutuhan Jumlah Ruang Parkir	13
3.4.1	Perkembangan Aktifitas	13
3.4.2	Tingkat Kepemilikan Kendaraan	14
3.4.3	Perkembangan Luas Lahan	14
3.4.4	Perkembangan Sistem Transportasi	14
3.5	Satuan Ruang Parkir (SRP).....	16
3.6	Karakteristik Parkir	21
3.6.1	Volume Parkir	21
3.6.2	Akumulasi	21
3.6.3	Durasi/ Lama Waktu Parkir	22
3.6.4	Kapasitas Parkir	23
3.6.5	Ketersediaan parkir	24
3.6.6	Indeks Parkir	24
3.6.7	Tingkat Pergantian Parkir	24
3.6.8	Kebutuhan parkir	25
3.7	Penetapan Lokasi Parkir.....	25
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN		27
4.1	Lokasi Penelitian.....	27
4.2	Persiapan	28
4.3	Metode Pengumpulan Data	29
4.4	Analisa Pengolahan Data	29
4.5	Bagan Alir Penelitian	30
4.6	Jadwal Penelitian.....	31
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....		33
5.1	Kondisi Eksisting Lokasi Penelitian	33
5.2	Akumulasi Parkir Rata - Rata	36
5.3	Volume Parkir Rata-Rata	38

5.4	Durasi Parkir	40
5.5	Kapasitas Parkir	44
5.6	Ketersediaan Parkir (Parking Supply).....	45
5.7	Indeks Parkir	46
5.8	Tingkat Pergantian Parkir (Parking Turn Over / PTO).....	46
5.9	Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Berdasar Metode Analisis Ruang..	47
5.10	Alternatif Pengelolaan Pola Ruang Parkir	48

BAB VI PENUTUP	49
6.1 Kesimpulan	49
6.2 Saran.....	50

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel. 3.1	Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 30°	8
Tabel. 3.2	Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 45°	9
Tabel. 3.3	Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 60°	9
Tabel. 3.4	Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 90°	10
Tabel. 3.5	Kebutuhan Parkir Untuk Rumah Sakit.....	14
Tabel. 3.6	Kebutuhan Ruang Parkir Berdasarkan Luas Lantai Bangunan...	15
Tabel. 3.7	Lebar Buka-an Pintu Kendaraan Mobil Penumpang.....	17
Tabel. 3.8	Dimensi Mobil Penumpang (SRP).....	17
Tabel. 3.9	Lama Waktu Parkir Sesuai Dengan Maksud Perjalanan	22
Tabel. 4.1	Jadwal Penelitian.....	31
Tabel. 5.1	Data Parkir Sepeda Motor Hari Selasa 7 Juli 2020.....	34
Tabel. 5.2	Data Parkir Mobil Hari Selasa 7 Juli 2020	34
Tabel. 5.3	Data Parkir Sepeda Motor Hari Rabu 8 Juli 2020	35
Tabel. 5.4	Data Parkir Mobil Hari Rabu 8 Juli 2020	35
Tabel. 5.5	Data Parkir Sepeda Motor Hari Kamis 9 Juli 2020	36
Tabel. 5.6	Data Parkir Mobil Hari Kamis 9 Juli 2020	36
Tabel. 5.7	Akumulasi Rata-Rata Parkir	37
Tabel. 5.8	Volume Rata-Rata Parkir	39
Tabel. 5.9	Durasi Rata-Rata Kendaraan Pada Hari Selasa 7 Juli 2020.....	41
Tabel. 5.10	Durasi Rata-Rata Kendaraan Pada Hari Rabu 8 Juli 2020.....	42
Tabel. 5.11	Durasi Rata-Rata Kendaraan Pada Hari Kamis 9 Juli 2020.....	43
Tabel. 5.12	Rekapitulasi Durasi Parkir Di Klinik Kuantan Medika	44
Tabel. 5.13	Kapasitas Parkir Di Klinik Kuantan Medika	44
Tabel. 5.14	Ketersediaan Parkir Di Klinik Kuantan Medika	45
Tabel. 5.15	Indeks Parkir Klinik Kuantan Medika	46
Tabel. 5.16	Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan Klinik Kuantan Medika	47
Tabel. 5.17	Kebutuhan Ruang Parkir.....	47

DAFTAR GAMBAR

Gambar. 3.1	Pola Parkir Pada Daerah Datar	6
Gambar. 3.2	Pola Parkir Paralel Daerah Tanjakan	7
Gambar. 3.3	Pola Parkir Paralel Daerah Turunan.....	7
Gambar. 3.4	Tata Cara Parkir Dengan Sudut 30°	8
Gambar. 3.5	Tata Cara Parkir Dengan Sudut 45°	8
Gambar. 3.6	Tata Cara Parkir Dengan Sudut 60°	9
Gambar. 3.7	Tata Cara Parkir Dengan Sudut 90°	10
Gambar. 3.8	Parkir Badan Jalan.....	11
Gambar. 3.9	Parkir Luar Badan Jalan	12
Gambar. 3.10	Dimensi Mobil Penumpang.....	16
Gambar. 3.11	Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang (Dalam Cm) ..	18
Gambar. 3.12	Tata Cara Parkir Sepeda Motor	19
Gambar. 3.13	Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor	20
Gambar. 3.9	Parkir Luar Badan Jalan	12
Gambar. 4.1	Peta Lokasi Penelitian	25
Gambar. 4.2	Sketsa Lokasi parkir eksisting Klinik Kuantan Medika.....	26
Gambar. 4.3	Parkir Mobil Klinik Kuantan Medika	27
Gambar. 4.4	Parkir Sepeda Motor Klinik Kuantan Medika.....	27
Gambar. 4.5	Bagan Alir Penelitian	30
Gambar. 5.1	Lokasi Penelitian Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan	33
Gambar. 5.2	Akumulasi Sepeda Motor Klinik Kuantan Medika.....	37
Gambar. 5.3	Akumulasi Mobil Klinik Kuantan Medika.....	38
Gambar. 5.4	Volume Sepeda Motor Klinik Kuantan Medika	39
Gambar. 5.5	Volume Mobil Klinik Kuantan Medika	40

DAFTAR NOTASI

a_1, a_2	= Jarak bebas arah longitudinal
AP	= akumulasi Parkir
A	= Lebar Ruang Parkir (m)
B	= Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
C	= Selisih Panjang Ruang Parkir (m)
D	= Waktu rata – rata lama parkir (jam/kend)
E	= Ruang Manuver (m)
E_i (<i>Entry</i>)	= Jumlah kendaraan yang masuk lokasi parkir
E_x (<i>Extime</i>)	= Jumlah kendaraan yang keluar lokasi parkir
f	= Faktor pengurangan akibat pergantian parkir, nilai antara 0,85 s/d 0,95.
I	= Lamanya waktu setiap interval (jam)
IP	= Indeks Parkir
KP	= Kapasitas parkir (kendaraan/jam)
K_p	= jumlah kendaraan parkir (kendaraan/jam)
L	= Panjang Lahan Parkir
N	= Jumlah Kendaraan
N_x	= Jumlah kendaraan yang parkir selama waktu x
N_t	= jumlah kendaraan parkir (kendaraan)
NP	= kebutuhan parkir (petak)
O	= Lebar bukaan pintu
P_s	= Daya tampung kendaraan yang dapat diparkir (kendaraan)
PTO	= tingkat pergantian parkir (kendaraan/petak/jam)
R	= Jarak bebas arah lateral
SRP	= Satuan Ruang Parkir
S	= Jumlah petak parkir (banyaknya petak)
T_s	= Lama periode analisis/waktu survai (jam)
x	= Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survai (kendaraan)
X	= Jumlah interval

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Data Pengamatan Parkir

Lampiran 2. Foto Dokumentasi

Lampiran 3. Lembar Asistensi Dosen Pembimbing

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejalan dengan meningkatnya jumlah penduduk di Kabupaten Kuantan Singingi maka semakin meningkatnya kebutuhan akan fasilitas umum seperti infrastruktur kesehatan. Klinik Kuantan Medika di Jalan Tuanku Tambusai merupakan salah satu infrastruktur kesehatan yang berada di Kota Teluk Kuantan. Sebagai fasilitas umum maka perlu adanya ruang parkir yang memadai untuk menampung jumlah kendaraan yang masuk dan keluar, baik kendaraan karyawan klinik maupun kendaraan pengunjung. Ruang parkir yang memadai akan memiliki dampak yang signifikan baik bagi keamanan pengunjung maupun terhadap kelancaran lalu lintas jalan kendaraan didepan klinik tersebut.

Keterbatasan fasilitas parkir sering dikarenakan keterbatasan lahan yang tersedia dan sering menimbulkan permasalahan terhadap pengguna jalan, antara lain terjadinya kemacetan disekitar pusat kegiatan tersebut. Kemacetan ini terjadi karena jalan yang seharusnya digunakan untuk kelancaran berkendara dialih fungsikan menjadi tempat parkir (*on street parking*). Oleh karena itu penelitian ini dimaksudkan untuk meninjau kapasitas ruang parkir di Klinik Kuantan Medika yang tersedia saat ini yang nantinya dapat dijadikan acuan bagi instansi terkait dalam perkembangan fasilitas kesehatan kedepannya.

Perlunya ruang parkir untuk diperhatikan maka akan dilakukan penelitian dengan judul analisis kapasitas ketersediaan ruang parkir klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan. Adapun metode yang digunakan untuk menentukan kebutuhan parkir adalah analisis berdasarkan selisih terbesar antara kedatangan dan keberangkatan kendaraan pada lokasi parkir. Kemudian di analisis sesuai dengan persamaan-persamaan yang telah ditentukan oleh direktorat jendral perhubungan tentang perparkiran kendaraan.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang permasalahan diatas maka dapat dirumuskan permasalahan yaitu :

1. Bagaimanakah tingkat jumlah pengunjung yang pada Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan?
2. Apakah ruang parkir yang tersedia sudah memadai untuk jumlah kendaraan pengunjung?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini dilakukan oleh penulis bertujuan untuk :

1. Mengetahui tingkat jumlah pengunjung Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan.
2. Mengetahui kapasitas ketersediaan ruang parkir di Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan.
3. Merencanakan usulan alternatif pemecahan yang diperlukan apabila nantinya ditemukan ruang parkir di Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan tidak memadai untuk menampung jumlah kendaraan pengunjung.

1.4 Batasan Masalah

Agar pembahasan tidak menyimpang dari rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya, maka batasan penelitian sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan pada ruang parkir Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan dengan melakukan survay terhadap kendaraan pengunjung roda dua dan roda empat pada interval waktu tertentu.
2. Menentukan kapasitas ruang parkir yang tersedia di Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai dan apabila ruang parkir yang tersedia belum memadai untuk pengunjung nantinya akan di berikan solusi berupa konsep dasar parkir yang memadai bukan perancangan secara mendetail.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini nantinya diharapkan dapat memberikan manfaat bagi instansi terkait dan masyarakat. Manfaat penelitian ini sebagai berikut :

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berguna dan memberikan masukan kepada pihak yang berkompeten dalam mengelola ruang parkir yang memadai untuk kendaraan pengunjung.
2. Ruang parkir yang memadai nantinya diharapkan dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengunjung serta masyarakat sekitar klinik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Sebelumnya

Dalam penelitian ini Peneliti mengambil referensi dari penelitian-penelitian terdahulu untuk dijadikan pedoman dalam penelitian dan penyusunan tugas akhir ini.

Septyanto Kurniawan dan Agus Surandono (2019) *Analisis Kebutuhan Dan Penataan Ruang Parkir Kendaraan (Studi Kasus Pada Lahan Parkir Kampus II Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Metro)*, Jurusan Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Metro. Dalam penelitiannya, fasilitas parkir yang memadai diperlukan untuk mendukung berbagai kegiatan perkuliahan yang dilakukan oleh Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Metro agar tercapainya pusat pendidikan. Sebagian besar dosen, staf dan mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Metro mengendarai kendaraan pribadi, apakah itu kendaraan roda empat (mobil) dan kendaraan roda dua (sepeda motor). Analisis untuk areal ruang parkir pada Kampus II Fakultas Teknik UM. Metro dengan luas 1.244,84 M², dapat menampung kendaraan Roda 4 (Mobil) diperoleh 10 Unit kendaraan serta kendaraan Roda 2 (Motor) diperoleh 207 Unit Kendaraan. Dengan memperhatikan kebutuhan jumlah 510 Motor (R2) dan 53 Mobil (R4) kendaraan pada kampus II Fakultas Teknik UM. Metro sebab semakin meningkatnya jumlah mahasiswa maka kebutuhan lahan parkir akan semakin meningkat karena kepemilikan kendaraan meningkat, maka perlunya penambahan lahan baru/ dengan pola parkir yang bertingkat mengingat mengoptimalkan pemanfaatan lahan yang ada di Kampus II Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Metro agar tercapainya peningkatan kualitas pendidikan.

R. Ananda Putri, Moch. Ali Ma'sum, Bagus Hario Setiadji, Wahyudi Kushardjoko (2017) *Evaluasi Kapasitas Kebutuhan Ruang Parkir Rumah Sakit Panti Wilasa Citarum Semarang*. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro. Penelitian ini bertujuan menganalisis kebutuhan ruang parkir yang ada di Rumah Sakit Panti Wilasa Citarum Semarang sehingga dapat diketahui karakteristik parkir dan kebutuhan parkir Rumah Sakit Panti Wilasa

Citarum Semarang untuk saat ini. Pada penelitian ini menggunakan data primer berupa survei lapangan dan data sekunder sebagai acuan dalam menganalisis kebutuhan ruang parkir Rumah Sakit Panti Wilasa Citarum. Adapun hasil penelitian yang didapat adalah sebagai berikut : Untuk hari Senin dengan jenis kendaraan mobil jumlah kendaraan masuk sebanyak 301 kendaraan dan kendaraan keluar sebanyak 295 kendaraan, untuk jenis kendaraan sepeda motor jumlah kendaraan masuk sebanyak 795 kendaraan dan kendaraan keluar sebanyak 775 kendaraan. Sedangkan untuk hari Rabu dengan jenis kendaraan mobil jumlah kendaraan masuk sebanyak 322 kendaraan, dan kendaraan keluar sebanyak 313 kendaraan, untuk jenis kendaraan sepeda motor jumlah kendaraan masuk sebanyak 979 kendaraan dan kendaraan keluar sebanyak 958 kendaraan. Akumulasi parkir terbesar untuk mobil terjadi pada hari Rabu sebanyak 99 kendaraan terjadi antara pukul 19.00 - 19.15, sedangkan untuk motor yaitu 369 kendaraan terjadi pada hari Senin pukul 11.15 - 11.30. Indeks parkir terbesar yaitu 165,0 % untuk kendaraan mobil terjadi pada hari Rabu dan 123,0 % untuk kendaraan motor terjadi pada hari Senin. Parkir Turn-Over terbesar 0,22 kend/SRP/jam untuk mobil dan 0,13 kend/SRP/jam untuk motor, angka tersebut menunjukkan pergantian parkir kendaraan untuk tiap satuan ruang parkir kecil, yang berarti kendaraan terparkir cukup lama untuk satu satuan ruang parkir. Kebutuhan parkir Rumah Sakit Panti Wilasa Citarum untuk saat ini adalah sebesar 115 SRP untuk jenis kendaraan mobil dan 380 untuk jenis kendaraan sepeda motor, sedangkan petak parkir yang tersedia yaitu 60 SRP untuk jenis kendaraan mobil dan 300 SRP untuk jenis kendaraan motor, sehingga perlu adanya penambahan area parkir baru untuk dapat mengakomodir kebutuhan parkir Rumah Sakit Panti Wilasa Citarum saat ini.

Fauziah Syarifuddin (2017) *Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Bhayangkara Di Kota Makassar*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kebutuhan ruang parkir, untuk menentukan pola ruang parkir yang sesuai digunakan pada rumah sakit Bhayangkara. Metode yang diterapkan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan survey langsung di lapangan meliputi karcis masuk-keluar untuk mendapatkan data kendaraan. Dari data kendaraan dilakukan analisis untuk mendapatkan volume parkir, akumulasi, durasi, kapasitas

parkir, ketersediaan parkir dan tingkat pergantian parkir serta indeks parkir. Hasil analisis yang diperoleh karakteristik parkir untuk kendaraan roda 2 dan roda 4 memiliki volume parkir tertinggi berturut-turut sebesar 454 kendaraan dan 167 kendaraan, durasi kendaraan parkir berkisar antara 2-3,5 jam untuk keduanya, akumulasi parkir tertinggi sebesar 132 kendaraan/jam dan 129 kendaraan/jam, kapasitas parkir tertinggi sebesar 45 kendaraan/jam dan 15 kendaraan/jam, ketersediaan parkir tertinggi adalah 406 kendaraan/5 jam dan 137 kendaraan/5 jam, tingkat pergantian parkir rata-rata sebesar 0,42 mobil/petak parkir dan 0,38 mobil/petak parkir, serta indeks parkir sebesar 97,7% dan 238,8%. Ditinjau dari karakteristik parkir, sehingga parkir eksisting saat ini tidak cukup menampung jumlah kendaraan yang parkir sekarang. Model parkir yang direkomendasikan untuk kendaraan roda 2 yaitu 90° dan model parkir untuk kendaraan roda 4 yaitu 90°.

2.2 Penelitian Saat Ini

Penelitian saat ini (2020) dengan judul “*Analisis Kapasitas Ketersediaan Ruang Parkir Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan (Studi Kasus : Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan Singingi)*”.

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Umum

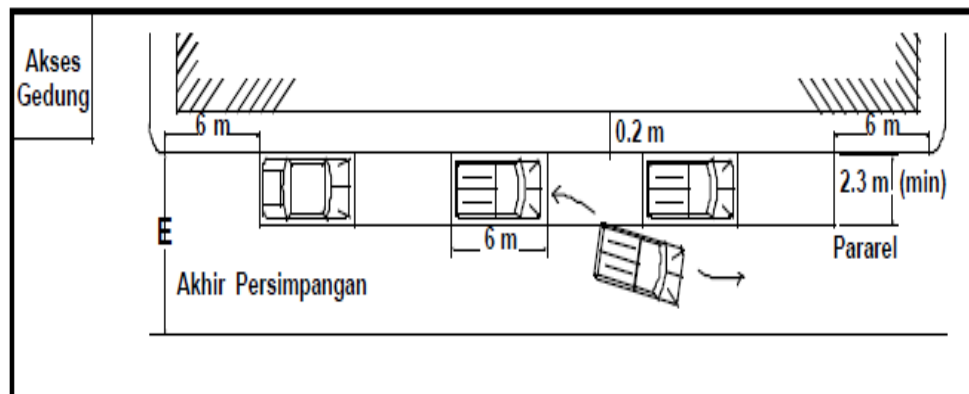
Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk mencari ruang untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti kawasan pariwisata, sekolah, rumah sakit, pasar, perkantoran pemerintah diperlukan areal parkir.

3.2 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.

3.2.1 Pola Parkir Paralel

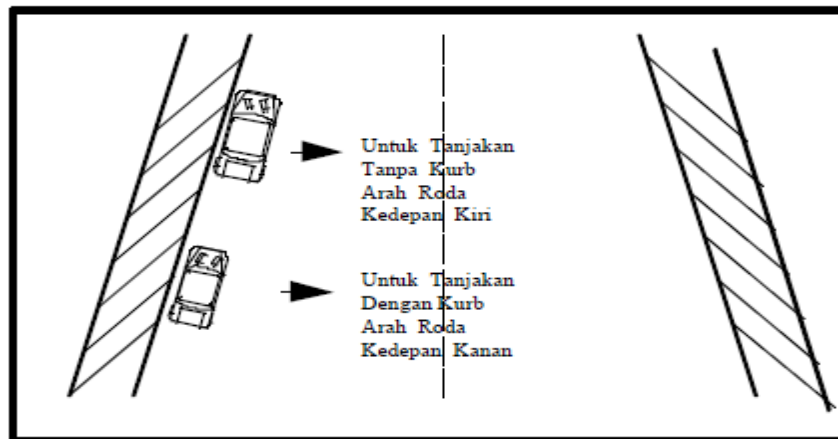
a) Parkir pada daerah datar



Gambar 3.1 Pola parkir paralel daerah datar

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

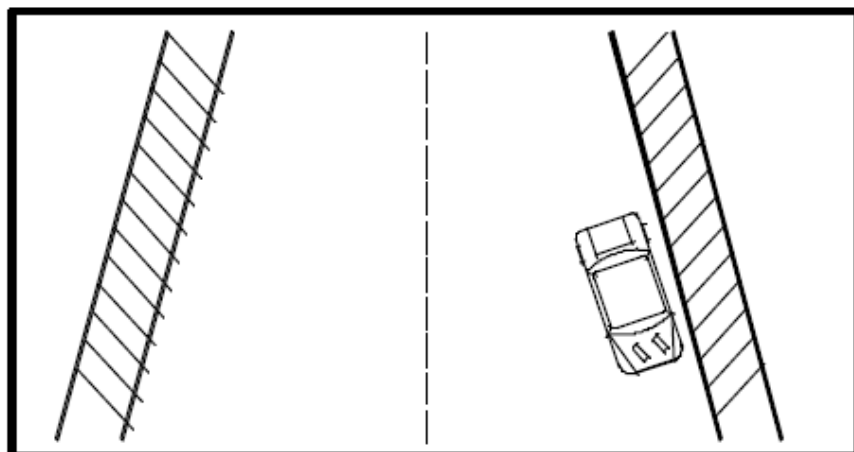
b) Parkir pada daerah tanjakan



Gambar 3.2 Pola parkir paralel daerah tanjakan

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

c) Parkir pada daerah turunan



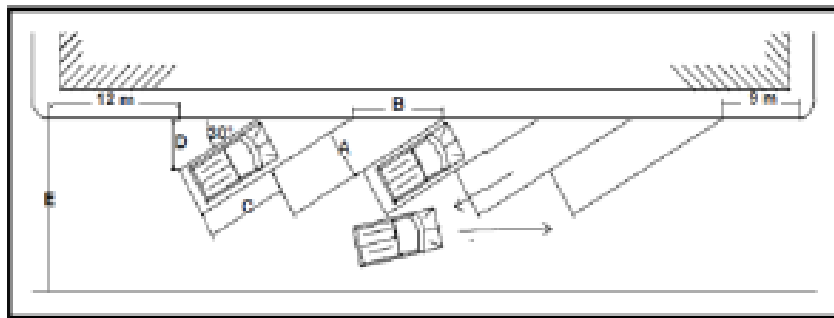
Gambar 3.3 Pola parkir paralel daerah turunan

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

3.2.2 Pola Parkir Menyudut

Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan lokal. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berbeda berdasarkan besar sudut.

1. Sudut 30°



Gambar 3.4 Tata Cara Parkir dengan sudut 30°

Sumber : Ditjen Hubdat, 1996

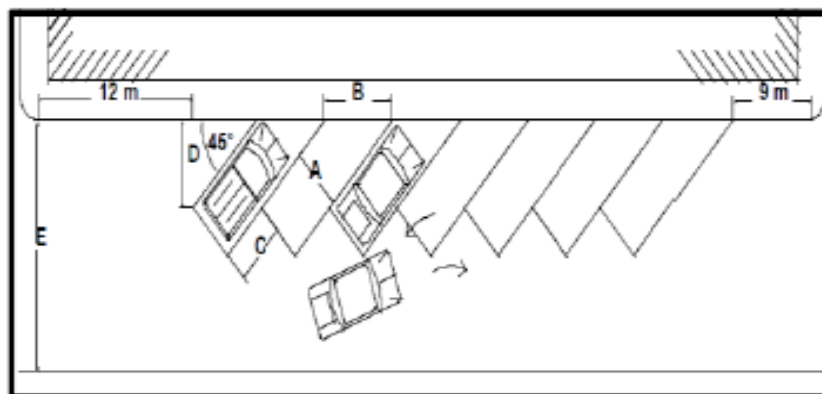
Rumus yang digunakan: $N = L - 125 / 500$

Tabel 3.1 Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 30°

	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)
Gol. I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,6
Gol. II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,75
Gol. III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

Sumber : Ditjen Hubdat, 1996

2. Sudut 45°



Gambar 3.5 Tata Cara Parkir dengan sudut 45°

Sumber : Ditjen Hubdat, 1996

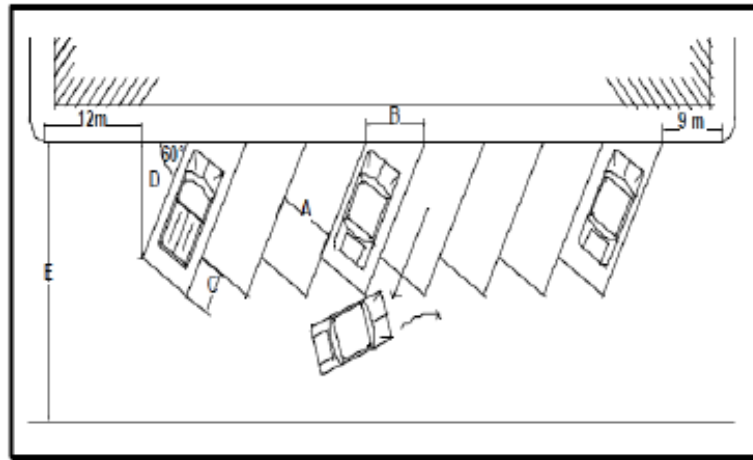
Rumus yang digunakan : $N = L - 177 / 354$

Tabel 3.2 Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 45°

	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)
Gol. I	2,3	3,5	2,5	5,6	9,3
Gol. II	2,5	3,7	2,6	5,65	9,35
Gol. III	3,0	4,5	3,2	5,75	9,45

(Sumber : Ditjen Hubdat, 1996)

3. Sudut 60°



Gambar 3.6 Tata Cara Parkir dengan Sudut 60°

Sumber : Ditjen Hubdat, 1996

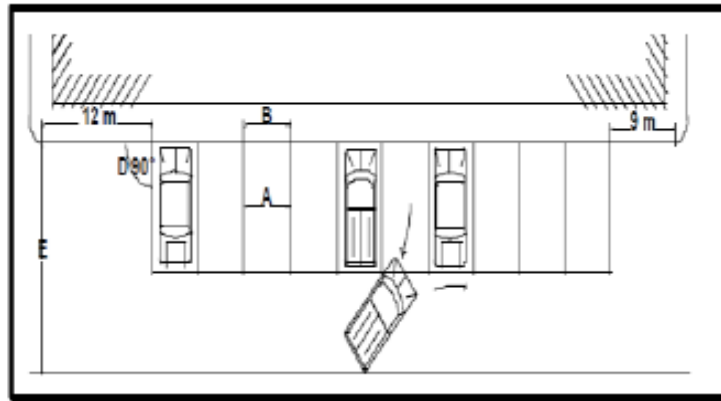
Rumus yang digunakan : $N = L - 178 / 290$

Tabel 3.3 Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 60°

	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)
Gol. I	2,3	2,9	1,45	5,96	10,55
Gol. II	2,5	3,0	1,5	5,95	10,55
Gol. III	3,0	3,7	1,85	6,0	10,6

(Sumber : Ditjen Hubdat, 1996)

4. Sudut 90°



Gambar 3.7 Tata Cara Parkir dengan Sudut 90°

Sumber : Ditjen Hubdat, 1996

Rumus yang digunakan : $N = L / 250$

Tabel 3.4 Satuan Ruang Parkir (SRP) Pola Parkir Menyudut 90°

	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)
Gol. I	2,3	2,3	-	5,4	11,2
Gol. II	2,5	2,5	-	5,4	11,2
Gol. III	3,0	3,0	-	5,4	11,2

(Sumber : Ditjen Hubdat, 1996)

Keterangan :

A = Lebar Ruangan Parkir (m)

D = Ruang Parkir Efektif (m)

B = Lebar Kaki Ruang Parkir (m)

E = Ruang Manuver (m)

C = Selisih Panjang Ruang Parkir (m)

N = Jumlah Kendaraan

L = Panjang Lahan Parkir

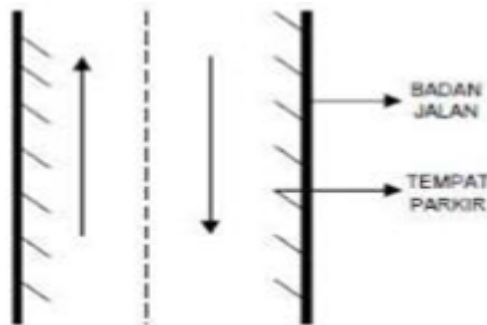
3.3 Jenis Jenis Parkir

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

3.3.1 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. Yakni parkir dengan menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir memiliki kerugian, mengganggu lalu lintas, mengurangi kapasitas jalan karena adanya pengurangan lebar lajur lalu lintas, meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Sedangkan keuntungannya murah tanpa investasi tambahan, bagi pengguna tempat parkir bisa lebih dekat dan mudah.

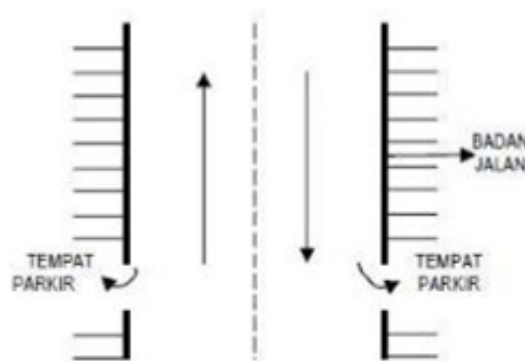


Gambar 3.8 Parkir Dadan Jalan

3.3.2 Parkir Di Luar Jalan 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. Yakni parkir kendaraan di luar badan jalan bisa di halaman gedung perkantoran, supermarket atau pada taman parkir memiliki kerugian perlu biaya investasi awal yang besar, bagi pengguna dirasakan kurang praktis apalagi jika kepentingannya hanya sebentar saja. Sedangkan keuntungannya tidak mengganggu lalu lintas, faktor keamanan lebih tinggi.



Gambar 3.9 Parkir Luar Badan Jalan

3.4 Faktor Penentu Kebutuhan Jumlah Ruang Parkir

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

3.4.1 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.

3.4.2 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.

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

3.4.4 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:

1. *Safety* (keamanan). Berarti keamanan terhadap kecelakaan, pencurian, gangguan fisik maupun keamanan terhadap pengrusakan akibat tindakan yang disengaja maupun tidak.
2. *Accessibility* (tingkat kemudahan). Menyangkut distribusi rute pada daerah pelayanan, kapasitas kendaraan, frekuensi pelayanan, kelonggaran waktu operasi, maupun pencapaian lokasi parkir.
3. *Realibility* (keandalan). Keandalan didasarkan pada rendahnya tingkat kemacetan dengan suatu pelayanan khusus bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

4. *Cost comparative* (perbandingan ongkos). Diartikan sebagai kelayakan ongkos jaminan dengan daerah pentaripan minimum dan pengurangan biaya yang mungkin untuk langganan.
5. *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. Adapun metode yang sering digunakan untuk menentukan kebutuhan lahan parkir, yaitu:

1. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Metode ini mengasumsikan adanya hubungan antara luas lahan parkir dengan karakteristik lokasi kegiatan. Untuk rumah sakit, kegiatan ruang parkir tetap tergantung fungsi pelayanan rumah sakit yakni jumlah tempat tidur rawat inap. Hasil penelitian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang terdapat dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998, dapat digunakan untuk memperkirakan kebutuhan SRP dengan pertimbangan fungsi tempat dan daya tampung seperti tertera pada Tabel berikut:

Tabel 3.5 Kebutuhan Parkir Untuk Rumah Sakit

Jumlah Tempat Tidur (orang)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	97	100	104	111	118	132	146	160	230

Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

Tabel diatas memberikan gambaran bahwa kebutuhan ruang parkir berbeda-beda disesuaikan dengan pusat kegiatan yang ditinjau. Ini berarti bahwa karakteristik pada tiap-tiap pusat kegiatan adalah berbeda, sehingga perlu mengetahui parameter-parameter yang mempengaruhi kebutuhan parkir pada pusat kegiatan yang ditinjau.

2. Metode berdasarkan luas lantai bangunan atau banyaknya unit. Metode ini mempertimbangkan fungsi dan luas bangunan atau banyaknya unit yang

menjadi karakteristik pusat kegiatan sehingga dapat dicari kebutuhan ruang parkirnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat Tabel dibawah ini:

Tabel 3.6 Kebutuhan Ruang Parkir Berdasarkan Luas Lantai Bangunan

Peruntukan	SRP	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
• Pertokoan	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
• Pasar Swalayan	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
• Pasar	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
Pusat Perkantoran		
• Pelayanan Bukan Umum	SRP/100 m ² luas lantai	1,5 – 3,5
• Pelayanan Umum	SRP/100 m ² luas lantai	1,5 – 3,5
Sekolah	SRP/Mahasiswa	0,7 – 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP/Kamar	0,2 – 1,0
Rumah Sakit	SRP/Tempat Tidur	0,2 – 1,3
Bioskop	SRP/Tempat Duduk	0,1 – 0,4

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

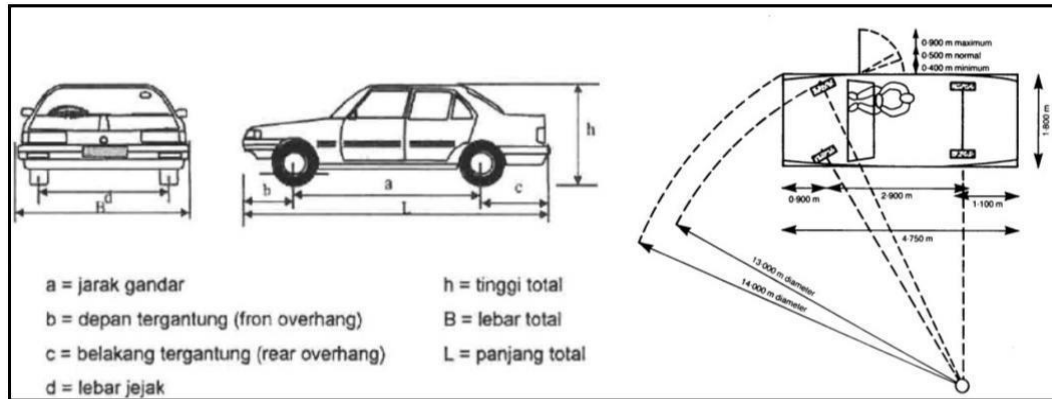
Dari tabel diatas diketahui bahwa parameter dan kebutuhan parkir pusat-pusat kegiatan berbeda-beda karena karakteristiknya memang berbeda, dimana parameter yang dominan mempengaruhi kebutuhan parkir pada pusat kegiatan tidak selalu sama. Jika melihat pada tabel diatas kebutuhan parkir pusat perdagangan dan perkantoran dipengaruhi oleh parameter luas lantai bangunan, untuk sekolah adalah jumlah mahasiswa, rumah sakit adalah tempat tidur, dan untuk bioskop dipengaruhi parameter tempat duduk.

3.5 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:

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang



Gambar 3.10 Dimensi mobil penumpang

Sumber: Neufert, 1996

2. 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.

3. 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 berikut ini:

Tabel 3.7 Lebar Buka-an Pintu Kendaraan Mobil Penumpang

No	Jenis Buka-an 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 : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

Dari tabel diatas 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.

Penentuan Satuan Ruang Parkir berdasarkan jenis kendaraan dikelompokkan menjadi dua jenis seperti bawah ini:

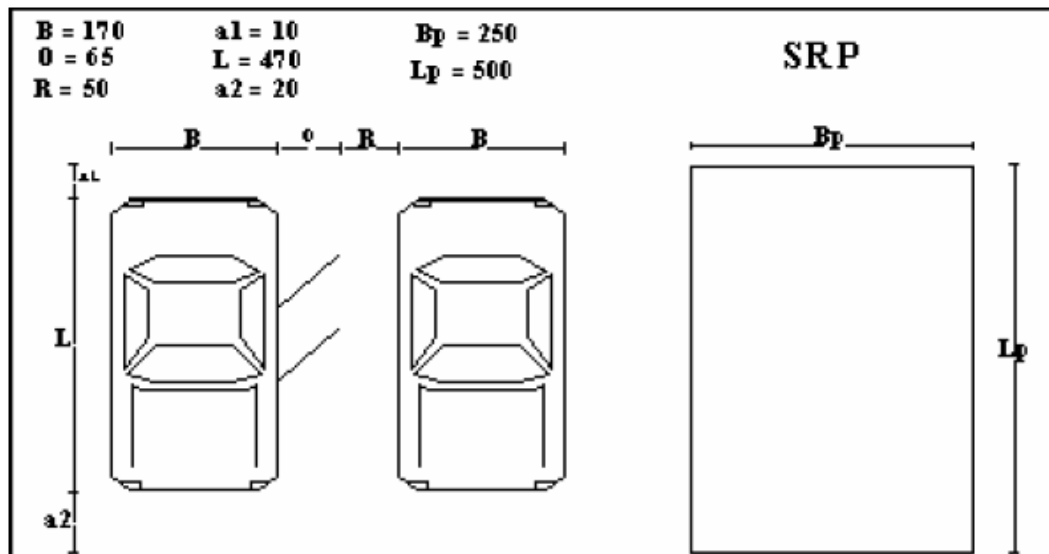
Tabel 3.8 Dimensi mobil penumpang (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (M ³)
1	• Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
	• Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
	• Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2	Bus/truk	3,40 x 12,50
3	Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

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

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



Gambar 3.11 Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 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 :

Golongan I :

$$B = 170 \quad a1 = 10 \quad Bp = 230 = B + O + R$$

$$O = 55 \quad L = 470 \quad Lp = 500 = L + a1 + a2$$

$$R = 50 \quad a2 = 20$$

Golongan II :

$$B = 170 \quad a1 = 10 \quad Bp = 250 = B + O + R$$

$$O = 75 \quad L = 470 \quad Lp = 500 = L + a1 + a2$$

$$R = 50 \quad a2 = 20$$

Golongan III :

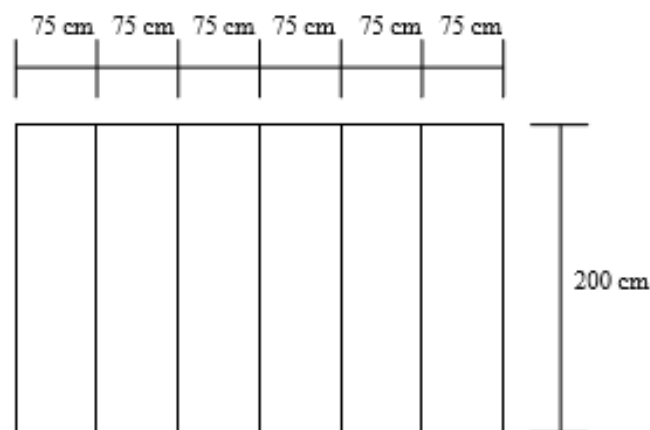
$$B = 170 \quad a1 = 10 \quad Bp = 300 = B + O + R$$

$$O = 80 \text{ L} = 470 \text{ Lp} = 500 = L + a_1 + a_2$$

$$R = 50 \text{ a}_2 = 20$$

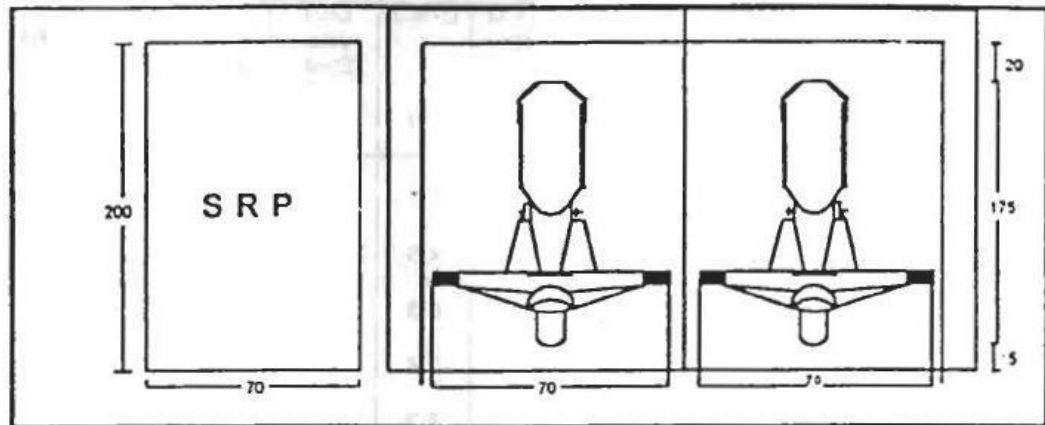
Berdasarkan peraturan Departemen Perhubungan pada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998 seperti tertera pada gambar diatas maka diketahui bahwa pengaturan penempatan ruang parkir untuk kendaraan mobil penumpang, terbagi menjadi tiga golongan dan memiliki ukuran ruang tertentu sesuai golongannya. 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.

2. Satuan Ruang Parkir untuk sepeda motor, SRP untuk sepeda motor ditunjukkan dalam gambar berikut:



Gambar 3.12 Tata Cara Parkir Sepeda Motor

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998



Gambar 3.13 Satuan Ruang Parkir untuk sepeda motor

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998

Dari Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1998 seperti pada gambar diatas 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).

3.6 Karakteristik Parkir

3.6.1 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 : $\text{Volume} = E_i + X$

Dimana:

E_i = Jumlah kendaraan yang masuk (kendaraan)

X = Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survai (kendaraan)

3.6.2 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.

$$\text{Akumulasi} = X + E_i - E_x$$

Keterangan :

X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya

E_i = Entry (jumlah kendaraan yang masuk pada lokasi parkir)

E_x = Exit (kendaraan yang keluar pada lokasi parkir)

3.6.3 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 untuk mencari rata-rata lamanya parkir (D) adalah :

$$D = ((N_x) \times (X) \times (I)) / N_t$$

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), 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 3.9 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≤X≤500	1,2	4,8	1,4	1,9
X>500	1,5	5,2	1,6	2,6

Sumber: Hobbs, 1995

3.6.4 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 :

$$KP = S/D$$

Dimana:

KP = Kapasitas parkir (kendaraan/jam)

S = Jumlah petak parkir (banyaknya petak)

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

3.6.5 Ketersediaan Parkir

Penyediaan parkir (*parking supply*) atau kemampuan penyediaan parkir adalah batas ukuran banyaknya kendaraan yang dapat ditampung selama periode waktu tertentu (selama waktu survei). Rumus yang digunakan untuk menyatakan penyediaan parkir adalah sebagai berikut:

$$P_s = \frac{(S) \times (T_s)}{D} \cdot f$$

Dimana :

P_s : Daya tampung kendaraan yang dapat diparkir (kendaraan)

S : Jumlah petak parkir yang tersedia di lokasi penelitian

T_s : Lama periode analisis/waktu survai (jam)

D : Waktu rata – rata lama parkir (jam/kend)

f : Faktor pengurangan akibat pergantian parkir, nilai antara 0,85 s/d 0,95.

3.6.6 Indesk 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:

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

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.

3.6.7 Tingkat Pergantian Parkir

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 :

$$PTO = \frac{Nt}{(S) \times (Ts)}$$

Dimana :

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

Nt = jumlah kendaraan parkir (kendaraan)

S = jumlah petak parkir (petak parkir)

Ts = lamanya periode Survey (jam)

3.6.8 Kebutuhan Parkir

Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tersebut sangat berbeda dan bervariasi tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir.

Kebutuhan parkir dapat dihitung dengan menggunakan rumus:

$$NP = \frac{Kp}{PTO}$$

Dimana :

NP = kebutuhan parkir (petak)

Kp = jumlah kendaraan parkir (kendaraan/jam)

PTO = parking turn over (kendaraan / petak parkir/jam)

3.7 Penetapan Lokasi Parkir

Penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh Menteri Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan rencana umum tata ruang, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, kemudahan bagi pengguna jasa, dan 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 sekitar tempat penyeberangan pejalan kaki, atau tempat

penyeberangan sepeda yang telah ditentukan, pada jalur khusus pejalan kaki, pada lingkungan tertentu, di atas jembatan, pada tempat yang mendekati perlintasan sebidang dan persimpangan, di muka pintu keluar masuk pekarangan, pada tempat yang dapat menutupi rambu-rambu atau alat pemberi isyarat lalu lintas, dan berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada Klinik Kuantan Medika yang beralamat di jalan Tuanku Tambusai Teluk Kuantan, Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan Singingi. Peta lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar berikut :



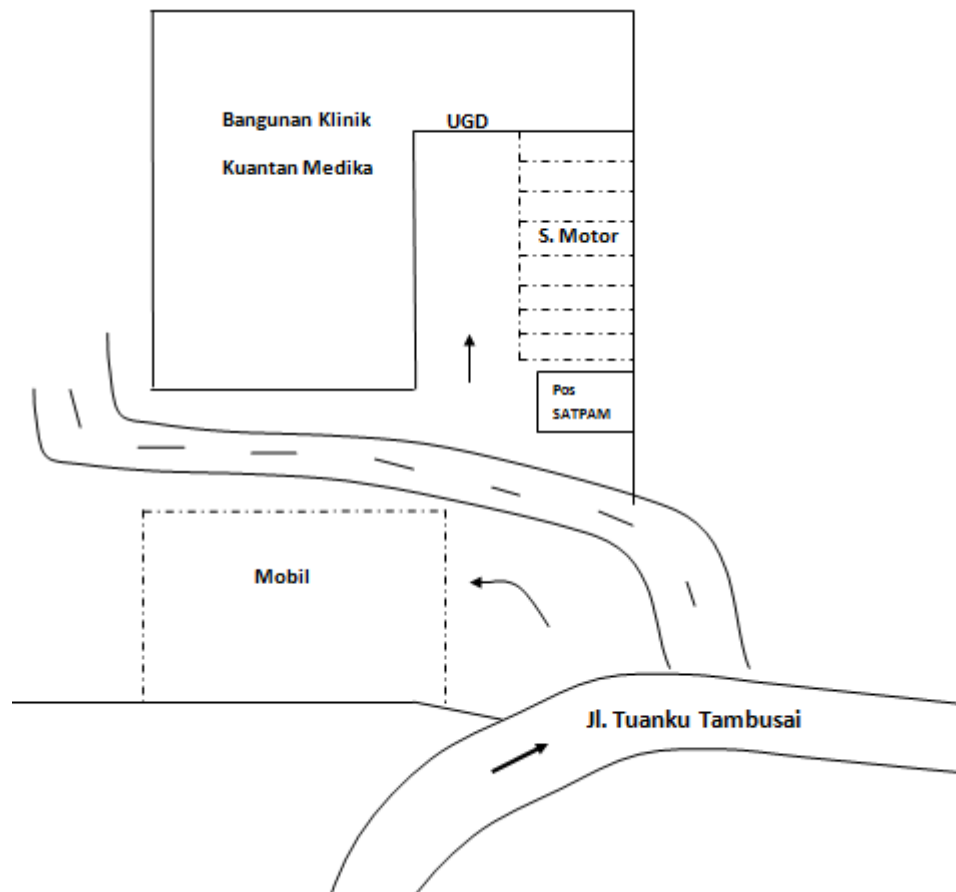
Gambar 4.1 Peta Lokasi Penelitian

Sumber : Survai Lokasi

4.2 Persiapan

Tahapan persiapan merupakan rangkaian kegiatan sebelum memulai pengumpulan dan pengolahan data. Tahap persiapan meliputi kegiatan-kegiatan berikut :

- Studi pustaka terhadap materi kapasitas ruang parkir untuk menentukan garis besarnya, serta menentukan jenis data yang dibutuhkan.
- Survey lokasi awal untuk mendapatkan gambaran umum kondisi objek penelitian sebenarnya. Survey awal adalah survey pada skala kecil yang dilakukan di lokasi dengan tujuan meninjau objek penelitian untuk menentukan posisi pengambilan data seperti penempatan surveyor dan menentukan jumlah surveyor yang diperlukan untuk mengumpulkan data kendaraan. Gambaran awal objek yang akan diteliti pada Klinik Kuantan Medika dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4.2 Sketsa Lokasi Parkir Eksisting Klinik Kuantan Medika

Sumber : Survai Lokasi

4.3 Metode Pengumpulan Data

Secara umum untuk merencanakan suatu pekerjaan maka diperlukan suatu acuan . Acuan tersebut dapat berupa data, baik data teknis maupun non teknis. Data tersebut digunakan sebagai dasar evaluasi dan perencanaan sehingga hasil yang dicapai setelah pelaksanaannya diharapkan sesuai dengan maksud dan tujuan diadakannya pekerjaan tersebut. Pelaksanaan pengumpulan data sebagai berikut : Data yang dibutuhkan dibagi dua yaitu :

a) Data primer : data yang diperoleh dengan pengamatan langsung di lapangan dengan bantuan peralatan. Data primer terdiri dari :

- 1) Data jumlah kendaraan masuk dan keluar ruang parkir
- 2) Durasi parkir
- 3) Data luas areal parkir

b) Data Sekunder : data yang diperoleh dari instansi terkait antara lain data luas lahan rumah sakit, data jumlah pengunjung/pasien, data jumlah karyawan klinik.

Teknik yang digunakan untuk memperoleh data adalah dengan pengamatan atau observasi lapangan meliputi berbagai hal yang menyangkut pengamatan kondisi fisik dan aktivitas pada lokasi penelitian seperti mengukur langsung luas lahan parkir. Wawancara juga dilakukan yaitu dengan mengajukan pertanyaan melalui responden atau informan. Teknik pengumpulan data ini peneliti lakukan dengan cara wawancara langsung dengan staf dan security yang bertugas di Klinik Kuantan Medika tersebut. Serta dokumentasi beberapa informasi dari literatur dokumen, foto-foto, dan referensi statistik yang dapat membantu dalam pengolahan data.

4.4 Analisa Pengolahan Data

Sesuai dengan rumusan masalah dan tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini, maka metode pengolahan data dan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis deskriptif kualitatif dengan memperhatikan hasil survei lapangan mengenai durasi parkir, akumulasi, volume parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, penggunaan ruang parkir dan kebutuhan ruang parkir. Selain itu digunakan pula standar-standar dan pedoman perencanaan dan pengoperasian fasilitas parkir.

Data yang digunakan dalam penelitian ini baik data primer maupun data sekunder, yaitu:

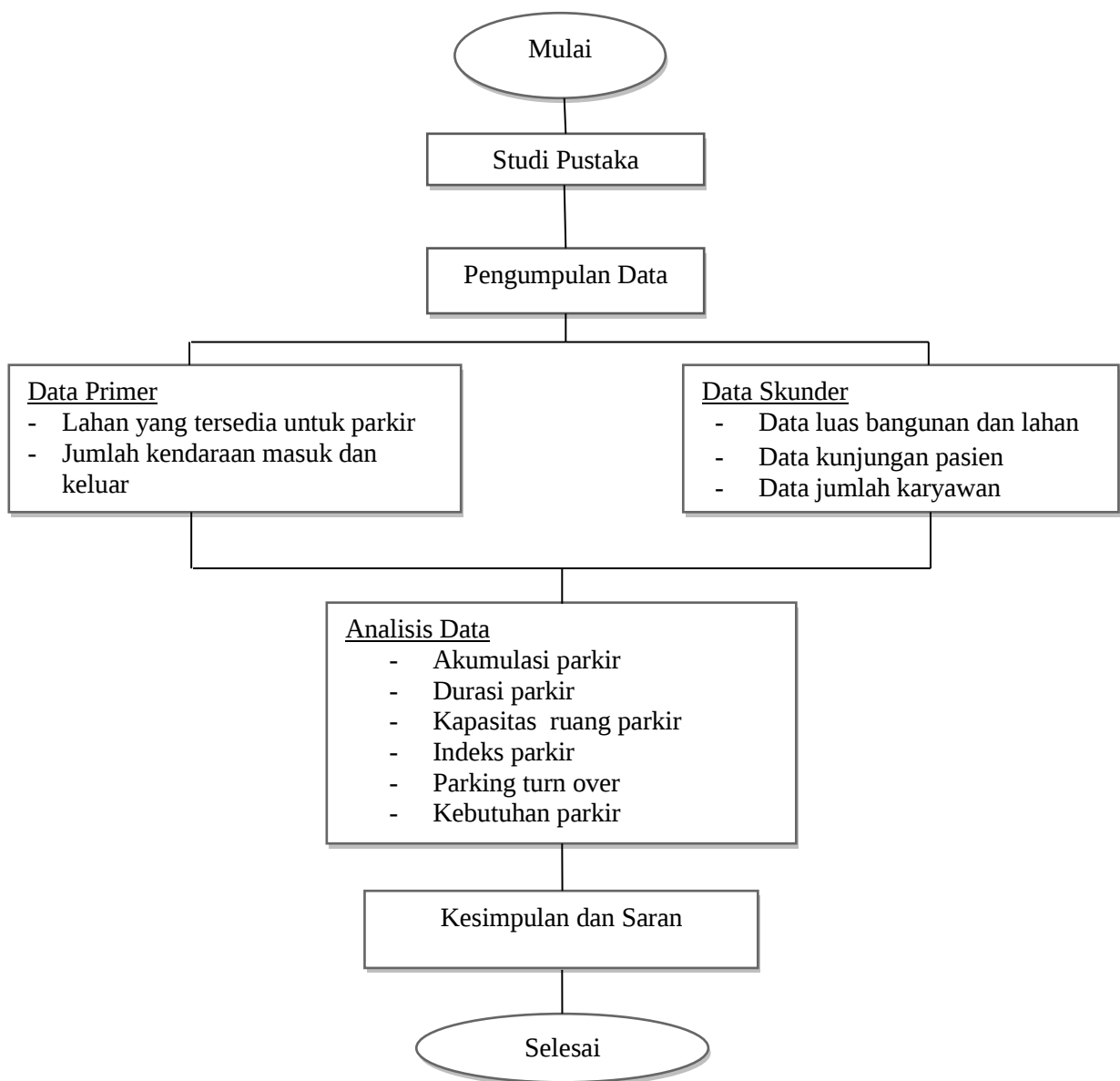
- a) Kondisi geometri yaitu dengan mengukur luas areal parkir secara langsung.
- b) Data jumlah kendaraan yang masuk dan keluar areal parkir yaitu dengan mengamati setiap kendaraan yang datang.
- c) Jenis kendaraan yang datang dengan mencatat plat nomor kendaraan pada durasi waktu tertentu.
- d) Data luas lahan bangunan klinik secara keseluruhan dari instansi terkait.
- e) Jumlah pasien/pengunjung dan data karyawan klinik.

Tahap proses pengolahan data, baik data primer maupun data sekunder. Tahap pengolahan data sebagai berikut :

Kompilasi data adalah proses seleksi data, tabulasi dan mengelompokkan/mensistematisasikan data sesuai dengan kebutuhan. Setelah data dikompilasi, dilakukan pengecekan kelengkapan data. Perhitungan baru bisa dilanjutkan jika semua data sudah diperoleh. Analisis ketersediaan ruang parkir pada Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai dilakukan setelah kompilasi data dan semua data sudah dicek kelengkapannya. Ruang parkir yang dianalisis berupa Akumulasi parkir, Durasi parkir, Kapasitas ruang parkir, Indeks parkir, Parking turn over dan kebutuhan parkir.

4.5 Bagan Alir Penelitian

Bagan Alir Penelitian Analisis Kapasitas Ketersediaan Ruang Parkir Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai (Studi Kasus : Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan Singingi) dapat dilihat pada gambar berikut ini :



Gambar 4.3 Bagan Alir Penelitian

4.6 Jadwal Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada Klinik Kuantan Medika Jalan Tuanku Tambusai, Kecamatan Kuantan Tengah, Kabupaten Kuantan Singingi. Waktu penelitian dilakukan selama tiga hari pengambilan sampel yaitu tanggal 7 Juli 2020 sampai dengan 9 Juli 2020 mulai pukul 09.00 Wib hingga pukul 13.00 Wib kemudian dilanjutkan pada sore hari pukul 14.00 Wib sampai dengan 18.00 Wib, jadi pengambilan data dilakukan selama 8 jam setiap harinya. Penelitian ini mulai

direncanakan dari bulan Februari 2020 sampai dengan bulan Agustus 2020 untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.1 Jadwal Penelitian

No.	Jadwal Penelitian	Jadwal				
		Januari	Februari	Maret sampai Juli		Agustus
1.	Identifikasi Masalah					
2.	Studi Pustaka/Pengumpulan Referensi Beserta Pendukung					
3.	Penyusunan Proposal					
4.	Seminar Proposal Tugas Akhir					
5.	Pengumpulan Data					
6.	Analisis Atau Pengolahan Data					
7.	Bimbingan Dan Konseing					
8.	Ujian Tugas Akhir					
9.	Penyelesaian Akhir					

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

5.1 Kondisi Eksisting Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan yang terletak di jalan Tuanku Tambusai, Teluk Kuantan, Kabupaten Kuantan Singingi.



Gambar 5.1 Lokasi Penelitian Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan

Sumber : Hasil Survy

Data luasan parkir didapat dari data pengukuran pada kondisi eksisting klinik kuantan medika, dimana jumlah ukuran luasan parkir tersedia area parkir depan 15,5 m x 30 m untuk mobil sedangkan area parkir samping untuk sepeda motor 25 m x 10 m. Jumlah petak parkir yang tersedia yaitu 64 sepeda motor dan 25 mobil.

Data parkir kendaraan di klinik kuantan medika selama 3 hari pengamatan dapat dilihat pada tabel-tabel berikut. Contoh perhitungan untuk menentukan nilai akumulasi sepeda motor pada hari pertama adalah sebgai berikut :

Akumulasi = (kendaraan masuk – kendaraan keluar) + kendaraan tersedia sebelum pengamatan = (9 - 6) + 17 = 20 kendaraan, pada interval waktu 09.00-

10.00. Sedangkan untuk menentukan volume kendaraan parkir adalah sebagai berikut :

Volume kendaraan = kendaraan masuk + kendaraan yang ada sebelum pengamatan = 9 + 17 = 26 kendaraan pada interval waktu 09.00-10.00.

Tabel 5.1 Data Parkir Sepeda Motor Hari Selasa 7 Juli 2020

Jam	Masuk (Unit)	Keluar (Unit)	Akumulasi Kend. (Unit)	Volume kend. (Unit)
< 09.00			17	17
09.00-10.00	9	6	20	26
10.00-11.00	7	7	20	33
11.00-12.00	9	6	23	42
12.00-13.00	2	2	23	44
ISTIRAHAT				
<14.00			20	20
14.00-15.00	4	7	17	24
15.00-16.00	2	3	16	26
16.00-17.00	1	10	7	27
17.00-18.00	4	7	4	31
Jumlah	38	48	130	253

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.2 Data Parkir Mobil Hari Selasa 7 Juli 2020

Jam	Masuk (Unit)	Keluar (Unit)	Akumulasi Kend. (Unit)	Volume kend. (Unit)
< 09.00			5	5
09.00-10.00	3	2	6	8
10.00-11.00	1	1	6	9
11.00-12.00	7	3	10	16
12.00-13.00	0	3	7	16
ISTIRAHAT				
<14.00			9	9
14.00-15.00	7	4	12	16
15.00-16.00	14	13	13	30
16.00-17.00	8	14	7	38
17.00-18.00	7	9	5	45
Jumlah	47	49	66	178

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.3 Data Parkir Sepeda Motor Hari Sabtu 8 Juli 2020

Jam	Masuk (Unit)	Keluar (Unit)	Akumulasi Kend. (Unit)	Volume kend. (Unit)
< 09.00			22	22
09.00-10.00	12	8	26	34
10.00-11.00	10	11	25	44
11.00-12.00	7	6	26	51
12.00-13.00	14	12	28	65
ISTIRAHAT				
<14.00			25	25
14.00-15.00	9	9	25	34
15.00-16.00	2	7	20	36
16.00-17.00	6	2	24	42
17.00-18.00	3	8	19	45
Jumlah	63	63	193	351

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.4 Data Parkir Mobil Hari Rabu 8 Juli 2020

Jam	Masuk (Unit)	Keluar (Unit)	Akumulasi Kend. (Unit)	Volume kend. (Unit)
< 09.00			9	9
09.00-10.00	3	2	10	12
10.00-11.00	3	1	12	15
11.00-12.00	8	6	14	23
12.00-13.00	12	12	14	35
ISTIRAHAT				
<14.00			10	10
14.00-15.00	5	4	11	15
15.00-16.00	7	6	12	22
16.00-17.00	4	7	9	26
17.00-18.00	1	3	7	27
Jumlah	43	41	89	175

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.5 Data Parkir Sepeda Motor Hari Kamis 9 Juli 2020

Jam	Masuk (Unit)	Keluar (Unit)	Akumulasi Kend. (Unit)	Volume kend. (Unit)
< 09.00			28	28
09.00-10.00	11	4	35	39
10.00-11.00	10	8	37	49
11.00-12.00	5	8	34	54
12.00-13.00	4	4	34	58
ISTIRAHAT				
<14.00			30	30
14.00-15.00	9	1	38	39
15.00-16.00	8	7	39	47
16.00-17.00	3	6	36	50
17.00-18.00	6	5	37	56
Jumlah	56	43	290	392

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.6 Data Parkir Mobil Hari Kamis 9 Juli 2020

Jam	Masuk (Unit)	Keluar (Unit)	Akumulasi Kend. (Unit)	Volume kend. (Unit)
< 09.00			10	10
09.00-10.00	3	5	8	13
10.00-11.00	11	5	14	24
11.00-12.00	5	5	14	29
12.00-13.00	5	4	15	34
ISTIRAHAT				
<14.00			13	13
14.00-15.00	7	4	16	20
15.00-16.00	7	1	22	27
16.00-17.00	4	1	25	31
17.00-18.00	1	5	21	32
Jumlah	43	30	135	210

Sumber : Hasil Analisis

5.2 Akumulasi Parkir Rata – Rata

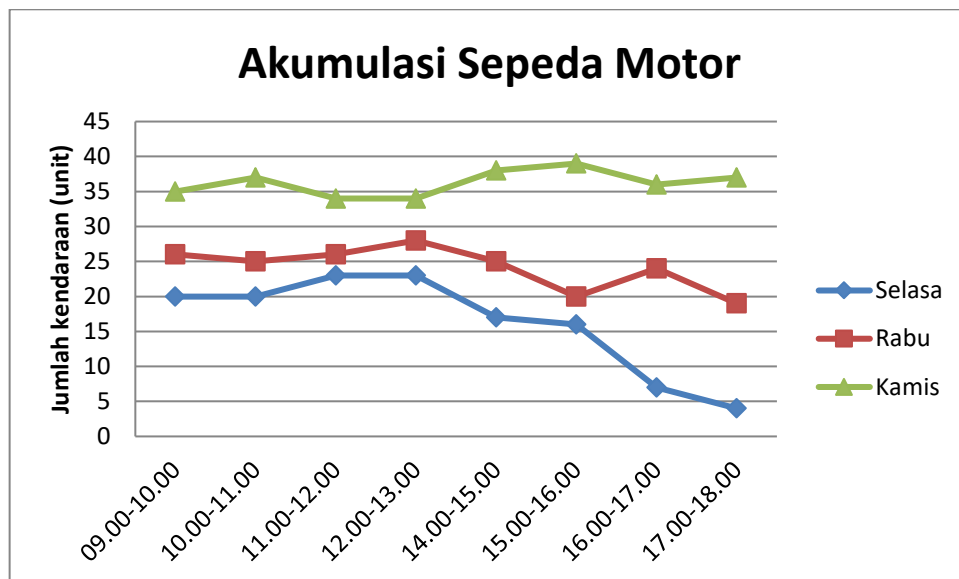
Pada Penelitian yang dilakukan oleh penulis didapat data akumulasi parkir rata - rata di klinik kuantan medika Teluk Kuantan selama tiga hari pengamatan mulai dari tanggal 7 juli 2020 hingga 9 juli 2020 dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.7 Akumulasi Rata – Rata Parkir

Interval Waktu	Selasa		Rabu		Kamis		Akumulasi Rata-Rata	
	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	S. Motor	Mobil
09.00-10.00	20	6	26	10	35	8	27,00	8,00
10.00-11.00	20	6	25	12	37	14	27,33	10,67
11.00-12.00	23	10	26	14	34	14	27,67	12,67
12.00-13.00	23	7	28	14	34	15	28,33	12,00
14.00-15.00	17	12	25	11	38	16	26,67	13,00
15.00-16.00	16	13	20	12	39	22	25,00	15,67
16.00-17.00	7	7	24	9	36	25	22,33	13,67
17.00-18.00	4	5	19	7	37	21	20,00	11,00
Jumlah	130	66	193	89	290	135	204,33	96,67

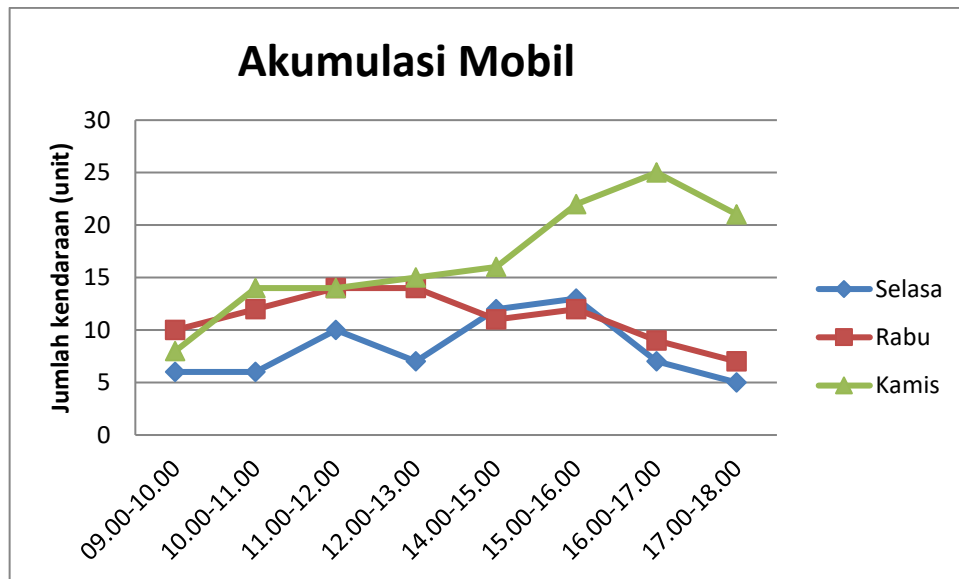
Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel di atas dapat dilihat data akumulasi tertinggi kendaraan terdapat pada hari ketiga pengamatan yaitu hari Kamis pukul 15.00-16.00.



Gambar 5.2 Akumulasi Sepeda Motor Klinik Kuantan Medika

Sumber : Hasil Analisis



Gambar 5.3 Akumulasi Mobil Klinik Kuantan Medika

Sumber : Hasil Analisis

Dari gambar 5.2 dan 5.3 di atas dapat dilihat perbandingan akumulasi kendaraan sepeda motor dan mobil selama 3 hari pengamatan. Akumulasi maksimum sepeda motor dan mobil sama-sama terjadi pada hari Kamis pada sore hari.

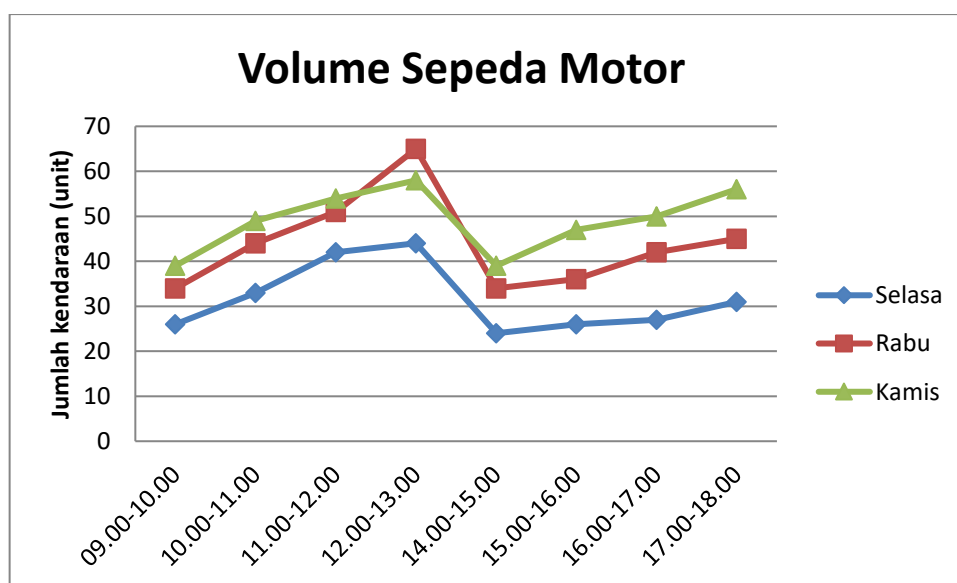
5.3 Volume Parkir Rata – Rata

Volume parkir yang diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan disajikan pada tabel berikut. Dari tabel terlihat bahwa volume parkir rata – rata tertinggi untuk kendaraan roda dua terdapat pada pukul 12.00 – 13.00 sedangkan untuk kendaraan roda empat terdapat pada pukul 17.00 – 18.00. Serta perbandingan volume tertinggi kendaraan sepeda motor dan mobil selama tiga hari pengamatan dapat dilihat dari gambar grafik dibawah ini.

Tabel 5.8 Volume Rata –Rata Parkir

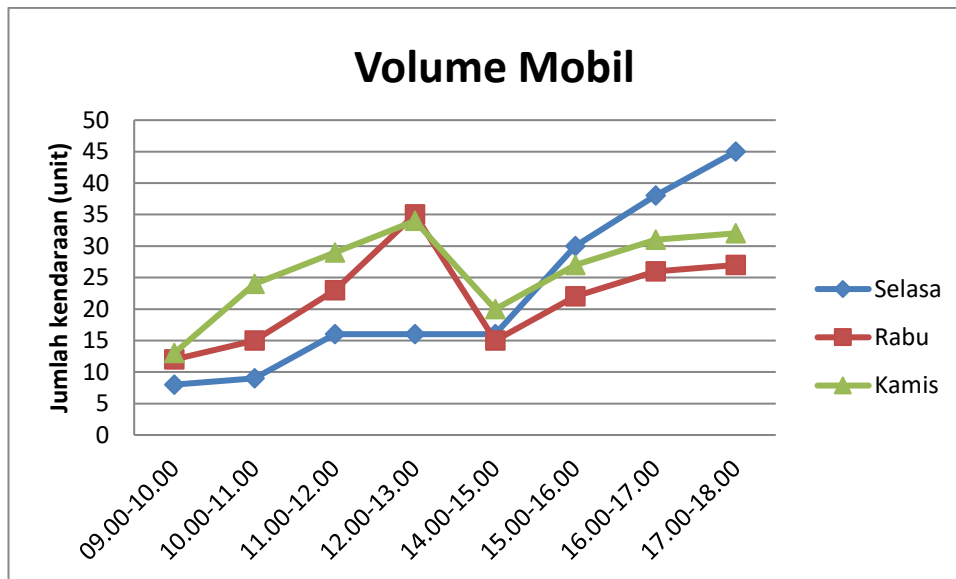
Interval Waktu	Selasa		Rabu		Kamis		Akumulasi Rata-Rata	
	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil
09.00-10.00	26	8	34	12	39	13	33,00	11,00
10.00-11.00	33	9	44	15	49	24	42,00	16,00
11.00-12.00	42	16	51	23	54	29	49,00	22,67
12.00-13.00	44	16	65	35	58	34	55,67	28,33
14.00-15.00	24	16	34	15	39	20	32,33	17,00
15.00-16.00	26	30	36	22	47	27	36,33	26,33
16.00-17.00	27	38	42	26	50	31	39,67	31,67
17.00-18.00	31	45	45	27	56	32	44,00	34,67
Jumlah	253	178	351	175	392	210	332,00	187,67

Sumber : Hasil Analisis



Gambar 5.4 Volume Sepeda Motor Klinik Kuantan Medika

Sumber : Hasil Analisis



Gambar 5.5 Volume Mobil Klinik Kuantan Medika

Sumber : Hasil Analisis

Dari gambar 5.4 dan 5.5 di atas dapat dilihat perbandingan volume kendaraan sepeda motor dan mobil selama 3 hari pengamatan. Dimana volume maksimum sepeda motor terjadi pada hari rabu sedangkan volume maksimum mobil terjadi pada hari selasa di sore hari.

5.4 Durasi Parkir

Rata-rata lamanya parkir adalah lamanya kendaraan berada pada tempat parkir, rata-rata lamanya parkir dinyatakan dalam satuan jam/kendaraan. Dari tabel berikut dapat dilihat durasi rata – rata parkir klinik kuantan medika. Contoh perhitungan durasi rata-rata sepeda motor pada hari selasa adalah sebagai berikut :

Durasi rata-rata = 6285,00 menit / 38 kendaraan

= 165,39 menit/kendaraan = 2,757 jam/kendaraan

Tabel 5.9 Durasi Rata – Rata Kendaraan Pada Hari Selasa 7 Juli 2020

No	Durasi (Mnt)	Nilai Tengah (x)	Sepeda Motor			Mobil		
			Jumlah Kend (F)	%	F.X (Menit)	Jumlah Kend (F)	%	F.X (Menit)
1	15	7,5	3	7,89	22,50	1	2,13	7,50
2	30	22,5	5	13,16	112,50	0	0,00	0,00
3	45	37,5	0	0,00	0,00	2	4,26	75,00
4	60	52,5	1	2,63	52,50	0	0,00	0,00
5	75	67,5	2	5,26	135,00	1	2,13	67,50
6	90	82,5	3	7,89	247,50	0	0,00	0,00
7	105	97,5	1	2,63	97,50	0	0,00	0,00
8	120	112,5	1	2,63	112,50	0	0,00	0,00
9	135	127,5	2	5,26	255,00	2	4,26	255,00
10	150	142,5	6	15,79	855,00	1	2,13	142,50
11	165	157,5	0	0,00	0,00	3	6,38	472,50
12	180	172,5	1	2,63	172,50	1	2,13	172,50
13	195	187,5	1	2,63	187,50	0	0,00	0,00
14	210	202,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
15	225	217,5	1	2,63	217,50	0	0,00	0,00
16	240	232,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
17	255	247,5	2	5,26	495,00	3	6,38	742,50
18	270	262,5	0	0,00	0,00	2	4,26	525,00
19	285	277,5	1	2,63	277,50	0	0,00	0,00
20	300	292,5	1	2,63	292,50	2	4,26	585,00
21	315	307,5	2	5,26	615,00	7	14,89	2152,50
22	330	322,5	0	0,00	0,00	3	6,38	967,50
23	345	337,5	0	0,00	0,00	4	8,51	1350,00
24	360	352,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
25	375	367,5	1	2,63	367,50	3	6,38	1102,50
26	390	382,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
27	405	397,5	0	0,00	0,00	1	2,13	397,50
28	420	412,5	0	0,00	0,00	4	8,51	1650,00
29	435	427,5	2	5,26	855,00	3	6,38	1282,50
30	450	442,5	1	2,63	442,50	0	0,00	0,00
31	465	457,5	0	0,00	0,00	2	4,26	915,00
32	480	472,5	1	2,63	472,50	2	4,26	945,00
Jumlah			38	100	6285,00	47	100	13807,50
Durasi rata-rata					165,39			293,78

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.10 Durasi Rata – Rata Kendaraan Pada Hari Rabu 8 Juli 2020

No	Durasi (Mnt)	Nilai Tengah (x)	Sepeda Motor			Mobil		
			Jumlah Kend (F)	%	F.X (Menit)	Jumlah Kend (F)	%	F.X (Menit)
1	15	7,5	5	7,94	37,50	1	2,33	7,50
2	30	22,5	3	4,76	67,50	0	0,00	0,00
3	45	37,5	1	1,59	37,50	2	4,65	75,00
4	60	52,5	3	4,76	157,50	0	0,00	0,00
5	75	67,5	3	4,76	202,50	1	2,33	67,50
6	90	82,5	5	7,94	412,50	2	4,65	165,00
7	105	97,5	1	1,59	97,50	0	0,00	0,00
8	120	112,5	1	1,59	112,50	0	0,00	0,00
9	135	127,5	4	6,35	510,00	3	6,98	382,50
10	150	142,5	0	0,00	0,00	1	2,33	142,50
11	165	157,5	2	3,17	315,00	2	4,65	315,00
12	180	172,5	1	1,59	172,50	2	4,65	345,00
13	195	187,5	6	9,52	1125,00	4	9,30	750,00
14	210	202,5	3	4,76	607,50	2	4,65	405,00
15	225	217,5	1	1,59	217,50	3	6,98	652,50
16	240	232,5	4	6,35	930,00	3	6,98	697,50
17	255	247,5	5	7,94	1237,50	3	6,98	742,50
18	270	262,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
19	285	277,5	3	4,76	832,50	0	0,00	0,00
20	300	292,5	1	1,59	292,50	2	4,65	585,00
21	315	307,5	1	1,59	307,50	5	11,63	1537,50
22	330	322,5	0	0,00	0,00	1	2,33	322,50
23	345	337,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
24	360	352,5	1	1,59	352,50	1	2,33	352,50
25	375	367,5	3	4,76	1102,50	3	6,98	1102,50
26	390	382,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
27	405	397,5	2	3,17	795,00	0	0,00	0,00
28	420	412,5	1	1,59	412,50	1	2,33	412,50
29	435	427,5	2	3,17	855,00	0	0,00	0,00
30	450	442,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
31	465	457,5	0	0,00	0,00	1	2,33	457,50
32	480	472,5	1	1,59	472,50	0	0,00	0,00
Jumlah			63	100	11662,50	43	100	9517,50
Durasi rata-rata					185,12			221,34

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.11 Durasi Rata – Rata Kendaraan Pada Hari Kamis 9 Juli 2020

No	Durasi (Mnt)	Nilai Tengah (x)	Sepeda Motor			Mobil		
			Jumlah Kend (F)	%	F.X (Menit)	Jumlah Kend (F)	%	F.X (Menit)
1	15	7,5	4	7,14	30,00	2	4,65	15,00
2	30	22,5	5	8,93	112,50	0	0,00	0,00
3	45	37,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
4	60	52,5	2	3,57	105,00	1	2,33	52,50
5	75	67,5	4	7,14	270,00	3	6,98	202,50
6	90	82,5	0	0,00	0,00	6	13,95	495,00
7	105	97,5	4	7,14	390,00	1	2,33	97,50
8	120	112,5	2	3,57	225,00	1	2,33	112,50
9	135	127,5	1	1,79	127,50	3	6,98	382,50
10	150	142,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
11	165	157,5	3	5,36	472,50	2	4,65	315,00
12	180	172,5	1	1,79	172,50	0	0,00	0,00
13	195	187,5	2	3,57	375,00	1	2,33	187,50
14	210	202,5	0	0,00	0,00	2	4,65	405,00
15	225	217,5	1	1,79	217,50	0	0,00	0,00
16	240	232,5	1	1,79	232,50	2	4,65	465,00
17	255	247,5	5	8,93	1237,50	4	9,30	990,00
18	270	262,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
19	285	277,5	1	1,79	277,50	3	6,98	832,50
20	300	292,5	3	5,36	877,50	0	0,00	0,00
21	315	307,5	4	7,14	1230,00	4	9,30	1230,00
22	330	322,5	2	3,57	645,00	0	0,00	0,00
23	345	337,5	0	0,00	0,00	1	2,33	337,50
24	360	352,5	2	3,57	705,00	2	4,65	705,00
25	375	367,5	0	0,00	0,00	2	4,65	735,00
26	390	382,5	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
27	405	397,5	1	1,79	397,50	1	2,33	397,50
28	420	412,5	2	3,57	825,00	1	2,33	412,50
29	435	427,5	3	5,36	1282,50	0	0,00	0,00
30	450	442,5	1	1,79	442,50	0	0,00	0,00
31	465	457,5	0	0,00	0,00	1	2,33	457,50
32	480	472,5	2	3,57	945,00	0	0,00	0,00
Jumlah			56	100	11595,00	43	100	8827,50
Durasi rata-rata					207,05			205,29

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5.12 Rekapitulasi Durasi Parkir Di Klinik Kuantan Medika

Hari	Motor			Mobil		
	Jml Kend (Unit)	Lama Waktu Parkir (Mnt)	Durasi Rata2(Menit)	Jml Kend (Unit)	Lama Waktu Parkir (Mnt)	Durasi Rata2 (Mnt)
Selasa	38	6285,00	165,39	47	13807,50	293,78
Rabu	63	11662,50	185,12	43	9517,50	221,34
Kamis	56	11595,00	207,05	43	8827,50	205,29
Rata - Rata	52,33		185,86	44,33		240,13

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil penelitian diatas diperoleh bahwa durasi parkir rata-rata pengunjung klinik kuantan medika Teluk Kuantan yaitu lebih kurang 2 sampai 4 jam dengan interval waktu 15 menit atau 0.25 jam.

5.5 Kapasitas parkir

Ukuran kebutuhan parkir pada rumah sakit ditentukan menurut sifat dan peruntukan parkirnya. Semakin pendek durasi maka semakin banyak kapasitas ruang parkirnya atau sebaliknya semakin panjang durasi maka semakin sedikit kapasitas ruang parkirnya. Satuan yang digunakan adalah SRP (satuan ruang parkir) dapat dilihat pada tabel berikut dan contoh perhitungan kapasitas sepeda motor untuk hari senin adalah :

$$\text{Kapasitas} = \frac{\text{jumlah petak}}{\text{rata rata durasi}} = \frac{64}{2,757} = 23,22 \text{ kendaraan/jam}$$

Tabel 5.13 Kapasitas Parkir Di Klinik Kuantan Medika

Hari	Motor			Mobil		
	Jumlah Petak (SRP)	Rata Rata Durasi (Jam)	Kapasitas (Ken/Jam)	Jumlah Petak (SRP)	Rata Rata Durasi (Jam)	Kapasitas (Ken/Jam)
Selasa	64	2,76	23,22	25	4,90	5,11
Rabu	64	3,09	20,74	25	3,69	6,78
Kamis	64	3,45	18,55	25	3,42	7,31
Rata - Rata		3,10	20,84		4,00	6,40

Sumber : Hasil Analisis

Dari Tabel diatas dapat dilihat bahwa petak parkir tersedia sepeda motor klinik terdapat 64 petak parkir rata-rata memiliki kapasitas perjamnya sebanyak

20,84 kendaraan/jam atau 21 kendaraan/jam parkir. Sedangkan pada parkir mobil rumah sakit terdapat 25 petak parkir rata-rata memiliki kapasitas parkir perjamnya sebesar 6,40 atau 7 kendaraan/jam parkir.

5.6 Ketersediaan Parkir (Parking Supply)

Ketersediaan Parkir (*parking supply*) adalah batas ukuran banyaknya kendaraan yang dapat ditampung selama periode waktu tertentu (selama waktu survei). Dari data hasil survei dan perhitungan yang telah dilakukan di klinik kuantan medika Teluk Kuantan maka dapat dicari penyediaan parkir untuk tiap-tiap hari penelitian seperti yang terdapat pada tabel dibawah ini. Contoh perhitungan ketersediaan parkir sepeda motor hari senin adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Ketersediaan} &= \frac{\text{jumlah petak} \times \text{lama survey}}{\text{rata-rata durasi}} \cdot \text{faktor insufisiensi} \\ &= \frac{64 \times 8}{2,757} \cdot 0,90 = 167,16 \text{ kendaraan.} \end{aligned}$$

Tabel 5.14 Ketersediaan Parkir Di Klinik Kuantan Medika

Hari	Sepeda Motor					Mobil				
	Jml Petak (SRP)	Rata-Rata Durasi (Jam)	Faktor Insufisiensi	Lama Survey (Jam)	Parking Supply (Kend)	Jml Petak (Srp)	Rata-Rata Durasi (Jam)	Faktor Insufisiensi	Lama Survey (Jam)	Parking Supply (Kend)
Selasa	64	2,757	0,90	8	167,16	25	4,90	0,9	8	36,76
Rabu	64	3,085	0,90	8	149,35	25	3,69	0,9	8	48,79
Kamis	64	3,451	0,90	8	133,53	25	3,42	0,9	8	52,61
Rata - Rata		3,10			150,02		4,00			46,06

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan pada tabel diatas sesuai dengan hasil pengolahan data karakteristik dapat dikatakan bahwa pada parkir sepeda motor diketahui dengan ketentuan faktor insufisiensi 0,85 – 0,95 diambil 0,90 maka didapat rata-rata durasi parkir 3,10 jam/kend serta jumlah petak parkir yang tersedia 64 petak sehingga didapatkan rata-rata ketersediaan parkir adalah 150,02 kendaraan untuk 8 jam pengamatan. Sedangkan pada bagian parkir mobil rata-rata durasi parkir

4,00 jam/kend serta jumlah petak parkir yang tersedia 25 petak maka didapatkan rata-rata ketersediaan parkir adalah 46,06 kendaraan untuk 8 jam pengamatan.

5.7 Indeks Parkir

Berdasarkan hasil perhitungan, dapat diperoleh indeks parkir pada klinik kuantan medika adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\text{Indeks parkir} &= (\text{akumulasi maksimum} \times 100\%) / \text{jumlah petak parkir} \\ &= (23 \times 100\%) / 64 = 35,94 \%\end{aligned}$$

Tabel 5.15 Indeks Parkir Klinik Kuantan Medika

Hari	Motor			Mobil		
	Akumulasi Maksimum	Jumlah Petak	IP %	Akumulasi Maksimum	Jumlah Petak	IP %
Selasa	23	64	35,94	13	25	52
Rabu	28	64	43,75	14	25	56
Kamis	39	64	60,94	25	25	100

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil tabel diatas didapatkan bahwa Indeks parkir tertinggi sepeda motor terjadi pada hari kamis sebanyak 60,94 % dan indeks parkir mobil terjadi pada hari kamis sebanyak 100 %. Dapat disimpulkan bahwa indeks parkir kendaraan sepeda motor kebutuhan ruang parkir dibawah daya tampung sedangkan indeks parkir mobil kebutuhan ruang parkir melebihi daya tampung/kapasitas normal.

5.8 Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over/PTO*)

Tingkat pergantian parkir sepeda motor dan mobil pada klinik kuantan medika selama tiga hari pengamatan dapat dilihat pada tabel berikut :

$$\begin{aligned}\text{Tingkat pergantian} &= \frac{\text{jumlah kendaraan}}{\text{jumlah petak parkir} \times \text{lama survey}} \\ &= \frac{38}{64 \times 8} = 0,07 \text{ kendaraan/petak/jam}\end{aligned}$$

Tabel 5.16 Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan Di Klinik Kuantan Medika

Hari	Sepeda Motor				Mobil			
	Jumlah Kend (unit)	Jumlah Petak	Lama Survy (jam)	TPO	Jumlah Kend (unit)	Jumlah Petak	Lama Survy (jam)	TPO
Selasa	38	64	8	0,07	47	25	8	0,24
Rabu	63	64	8	0,12	43	25	8	0,22
Kamis	56	64	8	0,11	43	25	8	0,22
Jumlah				0,31				0,67

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel diatas diperoleh tingkat pergantian parkir selama 3 hari pengamatan di klinik kuantan medika Teluk Kuantan untuk sepeda motor tingkat pergantian parkir sebanyak 0,631 kendaraan/petak/jam. Sedangkan untuk Mobil tingkat pergantian parkir sebanyak 0,67 kendaraan/petak/jam. Tingkat pergantian parkir tertinggi sepeda motor terjadi pada hari rabu sebanyak 0,12 kendaraan/petak/jam sedangkan tingkat pergantian parkir tertinggi mobil terjadi pada hari selasa sebanyak 0,24 kendaraan/petak/jam. Sehingga dapat disimpulkan tingkat pergantian parkir mobil lebih tinggi dibandingkan sepeda motor, hal ini dikarenakan pengunjung klinik kuantan medika lebih banyak menggunakan kendaraan mobil dari pada sepeda motor.

5.9 Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Berdasarkan Metode Analisis Ruang Parkir

Dari tabel berikut dapat dilihat hasil perhitungan kebutuhan SRP untuk parkir kendaraan di klinik kuantan medika teluk kuantan selama 3 hari pengamatan.

Tabel 5.17 Kebutuhan Ruang Parkir

Parameter Kebutuhan Ruang Parkir	Sepeda Motor	Mobil
Jumlah Kendaraan Maksimum (Y)	63	47
Lama Waktu Pengamatan (T)	8	8
rata - rata durasi (D)	3,10	4,00
SRP yang dibutuhkan ($Z = Y \times D : T$)	24,39	23,51
SRP tersedia	64	25

Kebutuhan SRP (Z - SRP tersedia)	-39,61	-1,49
----------------------------------	--------	-------

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan analisis tabel kebutuhan parkir sepeda motor dan mobil di klinik kuantan medika memiliki kebutuhan SRP yang berbeda. Kebutuhan SRP untuk sepeda motor yaitu 24,39 SRP, sedangkan ruang parkir yang tersedia sebanyak 64 SRP, jadi kelebihan SRP berdasarkan analisis kebutuhan ruang parkir sebanyak 39,61 SRP atau 40 SRP. Sedangkan kebutuhan SRP untuk parkir mobil yaitu 23,51 SRP, ruang parkir yang tersedia sebanyak 25 SRP, jadi kelebihan SRP mobil yang tersedia berdasarkan analisis kebutuhan ruang parkir sebanyak 1,49 SRP atau 2 SRP. Dapat diambil kesimpulan bahwa SRP sepeda motor dan mobil yang tersedia di klinik kuantan medika sudah mencukupi kebutuhan SRP berdasarkan analisis, sehingga tidak perlu ada penambahan SRP untuk sepeda motor dan mobil di klinik Kuantan Medika.

5.10 Alternatif Pengelolaan Pola Ruang Parkir

Dari hasil analisis data parkir hasil selama tiga hari pengamatan maka ruang parkir di klinik kuantan medika sudah mencukupi kebutuhan SRP. Adapun pola yang digunakan untuk parkir di klinik kuantan medika saat ini adalah pola parkir sejajar dengan sudut 90^0 berdasarkan standar satuan ruang parkir (SRP) sesuai ketentuan direktorat jendral pehubungan. Namun, mengingat makin lama pertumbuhan penduduk makin meningkat yang akan menyebabkan pengunjung klinik juga makin bertambah dari tahun ketahun, maka pihak klinik harus segera mencari alternatif penambahan lokasi parkir kendaraan pengunjung mengingat kelebihan SRP untuk mobil saat ini hanya sedikit yaitu 2 SRP.

Adapun penerapan kebijakan perparkiran pada Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan dapat diterapkan adalah pengelolaan teknis yang baik dalam mengelola parkir adalah penataan kendaraan dalam parkir karena masih banyak ditemui kendaraan yang parkir di kawasan ini secara sembarangan atau tidak pada ruang parkir yang disediakan. Serta bekerja sama antara pihak pengelola klinik dengan pengelola parkir (juru parkir) untuk menata parkir dengan rapi, aman dan nyaman.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Akumulasi parkir maksimum yang terjadi di Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan selama tiga hari pengamatan untuk sepeda motor adalah sebesar 39 kendaraan yang terjadi pada hari Kamis jam 15.00 – 16.00 wib sedangkan akumulasi parkir maksimum untuk mobil adalah 25 kendaraan yang terjadi pada hari Rabu jam 16.00 – 17.00 wib.
2. Volume parkir maksimum yang terjadi di Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan selama tiga hari pengamatan untuk sepeda motor adalah sebesar 65 kendaraan yang terjadi pada hari Selasa jam 12.00 – 13.00 wib sedangkan volume parkir maksimum untuk mobil adalah 45 kendaraan yang terjadi pada hari Rabu jam 17.00 – 18.00 wib.
3. Durasi parkir rata-rata pengunjung Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan selama tiga hari pengamatan untuk sepeda motor adalah yaitu lebih dari 3 jam sedangkan durasi parkir rata – rata untuk mobil adalah lebih dari 6 jam.
4. Ketersediaan parkir (*parking supply*) rata – rata Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan selama tiga hari pengamatan untuk sepeda motor adalah 150,02 kendaraan sedangkan untuk mobil adalah 46,06 kendaraan.
5. Indeks parkir maksimum Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan selama tiga hari pengamatan untuk sepeda motor adalah 60,94 % sedangkan untuk mobil adalah 100 % yang sama-sama terjadi pada hari Kamis.
6. Tingkat pergantian parkir Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan selama tiga hari pengamatan untuk sepeda motor adalah 0,31 kendaraan/petak/jam sedangkan untuk mobil adalah 0,67 kendaraan/petak/jam.
7. Kebutuhan SRP untuk sepeda motor yaitu 24,39 SRP, sedangkan ruang parkir yang tersedia sebanyak 64 SRP, jadi kelebihan SRP berdasarkan analisis kebutuhan ruang parkir sebanyak 39,61 SRP atau 40 SRP. Sedangkan kebutuhan SRP untuk parkir mobil yaitu 23,51 SRP, ruang parkir yang

tersedia sebanyak 25 SRP, jadi kelebihan SRP mobil yang tersedia berdasarkan analisis kebutuhan ruang parkir sebanyak 1,49 SRP atau 2 SRP.

8. SRP untuk parkir sepeda motor dan mobil di Klinik Kuantan Medika saat ini sudah mencukupi sehingga tidak perlu adanya penambahan SRP.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis data parkir di Klinik Kuantan Medika Teluk Kuantan yang telah dilakukan, saran yang dapat diberikan penulis adalah sebagai berikut:

1. Perlu adanya pengaturan parkir yang lebih baik lagi oleh pengelola parkir.
2. Perlunya kerjasama antara masyarakat/pengunjung rumah sakit dengan pengelola parkir dalam memarkir kendaraan sehingga parkir tetap terjaga rapi.
3. Perlu adanya persiapan dari pihak Klinik Kuantan Medika untuk perencanaan lahan parkir yang lebih luas lagi mengingat pengunjung dari tahun ketahun akan semakin meningkat.
4. Untuk peneliti selanjutnya perlu dilakukan penelitian dengan perencanaan lebih mendetail untuk pembangunan lokasi parkir yang lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

- Anisa Priyandini Widuri, Dewi Handayani, Dan Setiono, 2017. *Pemodelan Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Umum Tipe B Di Kota Jakarta Timur*. Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Departemen Pehubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96*. Jakarta.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Dan Angkutan Kota, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998. *Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta.
- Fauziah Syarifuddin, 2017. *Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Bhayangkara Di Kota Makassar*. Universitas Islam Negeri Alauddin, Makassar.
- Hariadi Tri Pambudi, 2018. *Evaluasi Kapasitas Parkir Unila Berdasarkan Kebutuhan Satuan Ruang Parkir (SRP)*. Universitas Lampung, Bandar Lampung.
- Harpito, S.T., M.T, 2018. *Analisis Kapasitas Dan Karakteristik Fasilitas Parkir Fakultas Sains Dan Teknologi Uin Sultan Syarif Kasim Riau*. Univetrstas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim, Riau.
- Leni Sriharyani Dan Wahyu Pambudi, 2015. *Analisa Ruang Parkir Kendaraan Pada Rumah Sakit Umum Daerah Jenderal Ahmad Yani Kota Metro* Jurusan Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah, Metro.
- Mario William Meroekh, 2017. *Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Rumah Sakit Umum Prof Dr W.Z. Johannes Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur*. Universitas Atma Jaya, Yogyakarta.
- Mochamad Dedy Rochman, 2019. *Analisis Kebutuhan Lahan Parkir Pengguna Sepeda Motor Dan Mobil Pada Rsud Kanjuruhan Kabupaten Malang*. Universitas Muhammadiyah, Malang.
- Ofyar Z Tamin, *Perencanaan Pemodelan Dan Rekayasa Transportasi*. Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Dan Lingkungan Institut Teknologi Bandung.

- R. Ananda Putri, Moch. Ali Ma'sum, Bagus Hario Setiadji, Wahyudi Kushardjoko, 2017. *Evaluasi Kapasitas Kebutuhan Ruang Parkir Rumah Sakit Panti Wilasa Citarum Semarang*. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro.
- Septyanto Kurniawan, Agus Surandono, 2017. *Analisis Kebutuhan Dan Penataan Ruang Parkir Kendaraan (Studi Kasus Pada Lahan Parkir Kampus II Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Metro)*. Universitas Muhammadiyah, Metro.
- Urip Puji Sulistiyo Adi, Komala Erwan, Slamet Widodo, 2016. *Analisis Kebutuhan Penyediaan Ruang Parkir Akibat Beroperasinya Rumah Sakit Kharitas Bhakti Di Jalan Siam Kota Pontianak*. Universitas Tanjung Pura, Pontianak.
- Beni Irawan, A.Md,. Bambang Edison, S.Pd, Mt,. Pada Lumba, St, Mt., 2013. *Analisis Karakteristik Parkir Pada Universitas Pasir Pengaraian*. Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Pasir Pengaraian. Riau.
- G.R. Wells, 1993. *Rekayasa Lalu Lintas*. Penerbit Bhratara. Jakarta.
- Risdiyanto, 2014. *Rekayasa Dan Manajemen Lalu Lintas Teori Dan Aplikasi*. Penerbit Leutikaprio. Yogyakarta.