

TUGAS AKHIR

**ANALISIS KEBUTUHAN PARKIR PADA KANTOR PERBANKAN
KOTA PALANGKA RAYA (STUDI KASUS : PADA BCA KCU, BNI KCU DAN BTN KC)**

Oleh :

**RIO KRISTIAWAN
NIM. DAB 112 031**



**JURUSAN/PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS PALANGKA RAYA
PALANGKARAYA
2019**

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur bagi Tuhan Yesus Kristus, karena berkat, kasih dan karunia-Nya, sehingga penyusun dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Tugas Akhir dengan judul **“ANALISIS KEBUTUHAN PARKIR PADA KANTOR PERBANKAN KOTA PALANGKARAYA (Studi Kasus : Pada BCA KCU, BNI KCU DAN BTN KC)”** disusun sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan studi Program Strata-1 pada Jurusan /Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Pada kesempatan ini tidak lupa diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian Tugas Akhir ini :

1. Bapak Ir. Waluyo Nuswantoro., MT., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya sekaligus Dosen Pembimbing Akademik.
2. Ibu Frieda ST., MT., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
3. Bapak Tatau W. Garib., ST., MT., selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya
4. Bapak Dr. Sutan P. Silitonga, S.T.P, ST., MT., selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya sekaligus Dosen Pembahas I Tugas Akhir
5. Bapak Dr. Rudi Waluyo., ST., MT., selaku Ketua Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
6. Bapak Salonten., ST., MT., Selaku Dosen Pembimbing I Tugas Akhir.

7. Ibu Desi Riani., ST., MT., selaku Dosen Pembimbing II Tugas Akhir.
8. Ibu Murniati., ST., MT., selaku Dosen Pembahas II Tugas Akhir.
9. Bapak Ir. Laufried., MT., selaku Dosen Pembahas III Tugas Akhir.
10. Seluruh Dosen Jurusan Teknik Sipil, Staf Tata Usaha, dan Staf Akademik di Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
11. Kedua Orang Tua dan seluruh Keluarga yang selalu mendukung penuh dan berdoa untuk saya.
12. Rekan-rekan Mahasiswa Teknik Sipil angkatan 2012, dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati dan menyadari akan keterbatasan pengetahuan dan kemampuan, oleh karenanya segala saran dan kritik yang bersifat membangun bagi kesempurnaan Tugas Akhir ini sangat diharapkan. Terima kasih.

Palangka Raya, Oktober 2019

RIO KRISTIAWAN

DAB 112 031

RINGKASAN

ANALISIS KEBUTUHAN PARKIR PADA KANTOR PERBANKAN KOTA PALANGKA RAYA (STUDI KASUS : PADA BCA KCU, BNI KCU DAN BTN KC), Rio Kristiawan, 2019, Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Peningkatan penggunaan fasilitas parkir di sebabkan oleh meningkatnya tingkat kepemilikan kendaraan bermotor yang disertai adanya daerah tarikan antara lain daerah perkantoran/perbankan, sekolah, pertokoan, pusat olahraga, pusat rekreasi dan juga bangkitan yang berasal dari daerah permukiman/perumahan penduduk. Maka kebutuhan akan fasilitas parkir menjadi sangat penting mengingat fasilitas parkir merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kebutuhan lahan parkir tamu/pengunjung yang diperlukan, konfigurasi parkir eksisting pada masing-masing lokasi perbankan, mengetahui lahan parkir yang ada sudah sesuai dengan kebutuhan parkir tamu/pengunjung lokasi perbankan, serta mendapatkan model konfigurasi terbaik untuk memaksimalkan penggunaan lahan parkir. Dalam menentukan karakteristik parkir yaitu dengan menghitung akumulasi parkir, durasi parkir, pergantian parkir (*turnover parking*), indeks parkir, *Total Vehicle Hours* (TVH), *Space Hours Occupancy* (SHO), kapasitas ruang parkir, serta volume parkir berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP).

Hasil analisis masing-masing lokasi yaitu BNI dan BTN kekurangan lahan parkir mobil sebesar 46 m² atau 4 SRP sedangkan BCA kekurangan lahan parkir mobil sebesar 103,5 m² atau 9 SRP. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor untuk lokasi BNI adalah kelebihan lahan parkir sebesar 1,5 m² atau 1 SRP, untuk lokasi BTN memerlukan penambahan sebesar 16,5 m² atau 11 SRP, untuk lokasi BCA memerlukan penambahan sebesar 19,5 m² atau 13 SRP. Konfigurasi terbaik parkir mobil BNI adalah sudut 30⁰, 60⁰, 90⁰ dan 180⁰ dengan jumlah petak parkir 20 SRP, Konfigurasi terbaik parkir mobil BTN adalah sudut 90⁰ dan 180⁰ dengan jumlah petak parkir 10 SRP, Konfigurasi terbaik parkir mobil BCA adalah sudut 60⁰ dan 90⁰ dengan jumlah petak parkir 19 SRP. Sedangkan konfigurasi terbaik parkir sepeda motor adalah sudut 90⁰ dengan jumlah petak parkir BNI 57 SRP, BTN 36 SRP dan BCA 45 SRP.

Kata kunci : Kebutuhan Parkir, Konfigurasi Parkir.

SUMMARY

PARKING NEEDS ANALYSIS ON A BANKING OFFICES IN THE CITY OF PALANGKA RAYA (CASE STUDY on BCA KCU, BNI KCU and BTN KC), Rio Kristiawan, 2019, Department/Program of study of civil engineering, Faculty of Engineering University of Palangkaraya.

Increased use of parking facilities is caused by a heightened state of motor ownership in which there is a discharge area these include business areas, schools, shops, sports center, recreational centers, and rebirth from residential areas. Then, the needs for parking facilities is very important because they are an integral part of the transportation systems.

The purpose of the study was to determine the need for visitors parking spaces, parking configuration existing on each banking location, knowing the available parking spaces is appropriate for visitors banking sites, and got the best configuration models to maximize the use of parking lots. In determining parking characteristics by calculating the accumulation of parking, duration of parking, turnover parking, parking index, Total Vehicle Hours (TVH), Space Hours Occupancy (SHO), parking capacity, and parking volume based on Satuan Ruang Parkir (SRP).

Analysis of each location BNI and BTN lack of 46 m² or 4 SRP car parking lots whereas BCA lacks of 103,5 m² or 9 SRP car parking lots. The needs for a motorcycle parking lot in BNI site is overrated 1,5 m² or 1 SRP, for a BTN location requires 16,5 m² or 11 SRP, for a BCA location requires 19,5 m² or 13 SRP. The best configuration of car parking in BNI is at the corner 30⁰, 60⁰, 90⁰ and 180⁰ with the number of parking lots 20 SRP, the best configuration of car parking in BTN is at the corner 90⁰ and 180⁰ with the number of parking lots 10 SRP, the best configuration of car parking in BCA is at the corner 60⁰ and 90⁰ with the number of parking lots 19 SRP, whereas the best configuration of motorcycles parking is at the corner 90⁰ with the number of parking lots BNI 57 SRP, BTN 36SRP, and BCA 45 SRP.

Keywords : Parking needs, The configuration of parking.

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
RINGKASAN	iii
SUMMARY	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiv

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	2
1.3 Batasan Masalah.....	3
1.4 Tujuan Penelitian.....	3
1.5 Manfaat Penelitian.....	4
1.6 Lokasi Penelitian.....	4

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum.....	8
2.2 Tipe Parkir.....	9
2.3 Karakteristik Parkir.....	12
2.4 Pola Parkir Di Luar Badan Jalan.....	19
2.5 Pengendalian Parkir.....	26
2.6 Kebijakan Parkir.....	27
2.7 Rambu dan Marka Parkir.....	27
2.8 Penelitian Terdahulu.....	33

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian	37
3.2 Metode Pengumpulan Data	38
3.3 Pelaksanaan Penelitian	38
3.4 Tahapan Analisis Penelitian	39

BAB IV ANALISIS DATA DAN HASIL PENELITIAN

4.1 Karakteristik Parkir	41
4.1.1 Kendaraan Keluar-Masuk Parkir	41
4.1.2 Akumulasi Parkir	47
4.1.3 Durasi Parkir	61
4.1.4 Pergantian Parkir (<i>Turnover Parking</i>)	63
4.1.5 Indeks Parkir	65
4.1.6 <i>Total Vehicle Hours</i> (TVH)	68
4.1.7 <i>Space Hours Occupancy</i> (SHO)	70
4.1.8 Kapasitas Ruang Parkir	73
4.1.9 Volume Parkir	75
4.2 Konfigurasi Terbaik Untuk Masing-Masing Lahan Parkir	79

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan	104
5.2 Saran	108

DAFTAR PUSTAKA	109
-----------------------------	-----

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1.1 Peta Kota Palangka Raya.....	5
1.2 Denah Lokasi Penelitian BCA.....	6
1.3 Denah Lokasi Penelitian BNI	6
1.4 Denah Lokasi Penelitian BTN.....	7
2.1 Dimensi Kendaraan Untuk Mobil Penumpang.....	15
2.2 Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang.....	18
2.3 Satuan Ruang Parkir Untuk Bus/Truk.....	19
2.4 Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor	19
2.5 Pola Parkir Kendaraan Satu Sisi Membentuk Sudut 90^0	20
2.6 Pola Parkir Kendaraan Satu Sisi Membentuk Sudut $30^0,45^0,60^0$	21
2.7 Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi Membentuk Sudut 90^0	21
2.8 Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi Membentuk Sudut $30^0,45^0,60^0$	21
2.9 Pola Parkir Pulau Membentuk Sudut 90^0	22
2.10 Pola Parkir Pulau Membentuk Tulang Ikan Tipe A.....	22
2.11 Pola Parkir Pulau Membentuk Tulang Ikan Tipe B.....	23
2.12 Pola Parkir Pulau Membentuk Tulang Ikan Tipe C	23
2.13 Pola Parkir Bus/Truk Satu Sisi.....	24
2.14 Pola Parkir Bus/Truk Dua Sisi	24
2.15 Posisi Parkir Satu Sisi.....	25
2.16 Posisi Parkir Dua Sisi.....	25
2.17 Posisi Parkir Pulau.....	26

2.18 Dimensi Rambu Larangan Parkir.....	28
2.19 Papan Tambahan Untuk Melengkapi Rambu Parkir.....	29
2.20 Rambu Petunjuk Parkir.....	30
2.21 Marka Larangan Parkir.....	31
2.22 Marka Untuk Parkir Paralel.....	31
2.23 Marka Untuk Parkir Sudut.....	32
2.24 Marka Untuk Tempat Parkir Penderita Cacat.....	32
3.1 Bagan Alir Penelitian.....	37
3.2 Bagan Alir Analisis.....	40
4.1 Grafik Jumlah Kendaraan Mobil Keluar-Masuk Parkir BNI Palangka Raya.....	41
4.2 Grafik Jumlah Kendaraan Sepeda Motor Keluar-Masuk Parkir BNI Palangka Raya.....	42
4.3 Grafik Jumlah Kendaraan Mobil Keluar-Masuk Parkir BTN Palangka Raya.....	43
4.4 Grafik Jumlah Kendaraan Sepeda Motor Keluar-Masuk Parkir BTN Palangka Raya.....	44
4.5 Grafik Jumlah Kendaraan Mobil Keluar-Masuk Parkir BCA Palangka Raya.....	45
4.6 Grafik Jumlah Kendaraan Sepeda Motor Keluar-Masuk Parkir BCA Palangka Raya.....	46
4.7 Grafik Akumulasi Parkir Mobil BNI Palangka Raya Minggu I.....	47
4.8 Grafik Akumulasi Parkir Mobil BNI Palangka Raya Minggu II.....	48
4.9 Grafik Akumulasi Parkir Sepeda Motor BNI Palangka Raya Minggu I.....	49
4.10 Grafik Akumulasi Parkir Sepeda Motor BNI Palangka Raya Minggu II.....	50
4.11 Grafik Akumulasi Parkir Mobil BTN Palangka Raya Minggu I.....	51

4.12 Grafik Akumulasi Parkir Mobil BTN Palangka Raya Minggu II.....	52
4.13 Grafik Akumulasi Parkir Sepeda Motor BTN Palangka Raya Minggu I.....	53
4.14 Grafik Akumulasi Parkir Sepeda Motor BTN Palangka Raya Minggu II.....	54
4.15 Grafik Akumulasi Parkir Mobil BCA Palangka Raya Minggu I.....	55
4.16 Grafik Akumulasi Parkir Mobil BCA Palangka Raya Minggu II.....	56
4.17 Grafik Akumulasi Parkir Sepeda Motor BCA Palangka Raya Minggu I.....	57
4.18 Grafik Akumulasi Parkir Sepeda Motor BCA Palangka Raya Minggu II....	58
4.19 Kondisi Eksisting Parkir BNI Palangka Raya.....	79
4.20 Pola Parkir Sudut 30 ⁰ & 180 ⁰ BNI Palangka Raya.....	80
4.21 Pola Parkir Sudut 45 ⁰ & 180 ⁰ BNI Palangka Raya.....	81
4.22 Pola Parkir Sudut 60 ⁰ & 180 ⁰ BNI Palangka Raya.....	82
4.23 Pola Parkir Sudut 90 ⁰ & 180 ⁰ BNI Palangka Raya.....	83
4.24 Konfigurasi Terbaik BNI Palangka Raya.....	84
4.25 Kondisi Eksisting Parkir BTN Palangka Raya.....	85
4.26 Pola Parkir Sudut 30 ⁰ & 180 ⁰ BTN Palangka Raya.....	86
4.27 Pola Parkir Sudut 45 ⁰ & 180 ⁰ BTN Palangka Raya.....	87
4.28 Pola Parkir Sudut 60 ⁰ & 180 ⁰ BTN Palangka Raya.....	88
4.29 Pola Parkir Sudut 90 ⁰ & 180 ⁰ BTN Palangka Raya.....	89
4.30 Konfigurasi Terbaik BTN Palangka Raya.....	90
4.31 Kondisi Eksisting Parkir BCA Palangka Raya.....	91
4.32 Pola Parkir Sudut 30 ⁰ & 90 ⁰ BCA Palangka Raya.....	92
4.33 Pola Parkir Sudut 45 ⁰ & 90 ⁰ BCA Palangka Raya.....	93
4.34 Pola Parkir Sudut 60 ⁰ & 90 ⁰ BCA Palangka Raya.....	94

4.35 Pola Parkir Sudut 90^0 & 180^0 BCA Palangka Raya.....	95
4.36 Konfigurasi Terbaik BCA Palangka Raya	96

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
2.1 Lebar Buka-an Pintu Kendaraan.....	17
2.2 Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang.....	17
2.3 Ukuran Rambu Larangan Parkir.....	28
2.4 Ukuran Rambu Petunjuk Tempat Parkir.....	30
2.5 Penelitian Terdahulu.....	35
4.1 Akumulasi Parkir Nasabah Dan Karyawan.....	59
4.2 Luas Lahan Parkir Nasabah Dan Karyawan.....	60
4.3 Durasi Parkir Mobil BNI.....	61
4.4 Durasi Parkir Sepeda Motor BNI.....	61
4.5 Durasi Parkir Mobil BTN.....	62
4.6 Durasi Parkir Sepeda Motor BTN.....	62
4.7 Durasi Parkir Mobil BCA.....	62
4.8 Durasi Parkir Sepeda Motor BCA.....	63
4.9 Pergantian Parkir Mobil BNI.....	64
4.10 Pergantian Parkir Sepeda Motor BNI.....	64
4.11 Pergantian Parkir Mobil BTN.....	64
4.12 Pergantian Parkir Sepeda Motor BTN.....	64
4.13 Pergantian Parkir Mobil BCA.....	65
4.14 Pergantian Parkir Sepeda Motor BCA.....	65
4.15 Indeks Parkir Mobil BNI.....	66

4.16 Indeks Parkir Sepeda Motor BNI.....	66
4.17 Indeks Parkir Mobil BTN.....	67
4.18 Indeks Parkir Sepeda Motor BTN.....	67
4.19 Indeks Parkir Mobil BCA.....	67
4.20 Indeks Parkir Sepeda Motor BCA.....	67
4.21 <i>Total Vehicle Hours</i> Mobil BNI.....	68
4.22 <i>Total Vehicle Hours</i> Sepeda Motor BNI.....	68
4.23 <i>Total Vehicle Hours</i> Mobil BTN.....	69
4.24 <i>Total Vehicle Hours</i> Sepeda Motor BTN.....	69
4.25 <i>Total Vehicle Hours</i> Mobil BCA.....	70
4.26 <i>Total Vehicle Hours</i> Sepeda Motor BCA.....	70
4.27 <i>Space Hours Occupancy</i> Mobil BNI.....	71
4.28 <i>Space Hours Occupancy</i> Sepeda Motor BNI.....	71
4.29 <i>Space Hours Occupancy</i> Mobil BTN.....	71
4.30 <i>Space Hours Occupancy</i> Sepeda Motor BTN.....	72
4.31 <i>Space Hours Occupancy</i> Mobil BCA.....	72
4.32 <i>Space Hours Occupancy</i> Sepeda Motor BCA.....	72
4.33 Kapasitas Ruang Parkir Mobil BNI.....	73
4.34 Kapasitas Ruang Parkir Sepeda Motor BNI.....	73
4.35 Kapasitas Ruang Parkir Mobil BTN.....	74
4.36 Kapasitas Ruang Parkir Sepeda Motor BTN.....	74
4.37 Kapasitas Ruang Parkir Mobil BCA.....	75
4.38 Kapasitas Ruang Parkir Sepeda Motor BCA.....	75

4.39 Volume Parkir Mobil BNI.....	76
4.40 Volume Parkir Sepeda Motor BNI.....	76
4.41 Volume Parkir Mobil BTN.....	76
4.42 Volume Parkir Sepeda Motor BTN.....	77
4.43 Volume Parkir Mobil BCA.....	77
4.44 Volume Parkir Sepeda Motor BCA.....	77
4.45 Karakteristik Parkir Maksimum Mobil Nasabah.....	78
4.46 Karakteristik Parkir Maksimum Sepeda Motor Nasabah.....	78
4.47 Konfigurasi Parkir BNI Palangka Raya.....	97
4.48 Konfigurasi Parkir BTN Palangka Raya.....	98
4.49 Konfigurasi Parkir BCA Palangka Raya.....	99
4.50 Kebutuhan Lahan Parkir Mobil Nasabah.....	100
4.51 Kebutuhan Lahan Parkir Sepeda Motor Nasabah.....	101
4.52 Kebutuhan Lahan Parkir Mobil Karyawan.....	102
4.53 Kebutuhan Lahan Parkir Sepeda Motor Karyawan.....	103

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1 : Formulir Survei di Gerbang Parkir.....	110
2 : Data Parkir Harian Mobil BNI Palangka Raya.....	114
3 : Data Parkir Harian Sepeda Motor BNI Palangka Raya.....	115
4 : Data Parkir Harian Mobil BTN Palangka Raya.....	116
5 : Data Parkir Harian Sepeda Motor BTN Palangka Raya.....	117
6 : Data Parkir Harian Mobil BCA Palangka Raya.....	118
7 : Data Parkir Harian Sepeda Motor BCA Palangka Raya.....	119
8 : Akumulasi Parkir Mobil BNI Palangka Raya Minggu I.....	120
9 : Akumulasi Parkir Sepeda Motor BNI Palangka Raya Minggu I.....	121
10 : Akumulasi Parkir Mobil BNI Palangka Raya Minggu II.....	122
11 : Akumulasi Parkir Sepeda Motor BNI Palangka Raya Minggu II.....	123
12 : Akumulasi Parkir Mobil BTN Palangka Raya Minggu I.....	124
13 : Akumulasi Parkir Sepeda Motor BTN Palangka Raya Minggu I.....	125
14 : Akumulasi Parkir Mobil BTN Palangka Raya Minggu II.....	126
15 : Akumulasi Parkir Sepeda Motor BTN Palangka Raya Minggu II.....	127
16 : Akumulasi Parkir Mobil BCA Palangka Raya Minggu I.....	128
17: Akumulasi Parkir Sepeda Motor BCA Palangka Raya Minggu I.....	129
18 : Akumulasi Parkir Mobil BCA Palangka Raya Minggu II.....	130
19 : Akumulasi Parkir Sepeda Motor BCA Palangka Raya Minggu II.....	131
20 : Karakteristik Parkir Mobil BNI Palangka Raya Minggu I.....	132
21 : Karakteristik Parkir Mobil BNI Palangka Raya Minggu II.....	133

22 : Karakteristik Parkir Sepeda Motor BNI Palangka Raya Minggu I.....	134
23 : Karakteristik Parkir Sepeda Motor BNI Palangka Raya Minggu II.....	135
24 : Karakteristik Parkir Mobil BTN Palangka Raya Minggu I.....	136
25 : Karakteristik Parkir Mobil BTN Palangka Raya Minggu II.....	137
26 : Karakteristik Parkir Sepeda Motor BTN Palangka Raya Minggu I.....	138
27 : Karakteristik Parkir Sepeda Motor BTN Palangka Raya Minggu II.....	139
28 : Karakteristik Parkir Mobil BCA Palangka Raya Minggu I.....	140
29 : Karakteristik Parkir Mobil BCA Palangka Raya Minggu II.....	141
30 : Karakteristik Parkir Sepeda Motor BCA Palangka Raya Minggu I.....	142
31 : Karakteristik Parkir Sepeda Motor BCA Palangka Raya Minggu II.....	143
32 : Visualisasi Penelitian.....	144
32.1 Kondisi Parkir Mobil Nasabah BNI Palangka Raya.....	144
32.2 Kondisi Parkir Mobil Nasabah BNI Palangka Raya.....	144
32.3 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BNI Palangka Raya.....	145
32.4 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BNI Palangka Raya.....	145
32.5 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BNI Palangka Raya.....	146
32.6 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BNI Palangka Raya.....	146
32.7 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BNI Palangka Raya.....	147
32.8 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BNI Palangka Raya.....	147
32.9 Kondisi Parkir Sepeda Motor Nasabah BNI Palangka Raya.....	148
32.10 Kondisi Parkir Sepeda Motor Nasabah BNI Palangka Raya.....	148
32.11 Kondisi Parkir Sepeda Motor Karyawan BNI Palangka Raya.....	149
32.12 Kondisi Parkir Sepeda Motor Karyawan BNI Palangka Raya.....	149

32.13 Kondisi Parkir Sepeda Motor Karyawan BNI Palangka Raya.....	150
32.14 Kondisi Parkir Sepeda Motor Karyawan BNI Palangka Raya.....	150
32.15 Pengukuran Lahan Parkir BNI Palangka Raya.....	151
32.16 Pengukuran Lahan Parkir BNI Palangka Raya.....	151
32.17 Pencatatan Pada Gerbang Masuk BNI Palangka Raya.....	152
32.18 Pencatatan Pada Gerbang Keluar BNI Palangka Raya.....	152
32.19 Kondisi Parkir Mobil Nasabah BTN Palangka Raya.....	153
32.20 Kondisi Parkir Mobil Nasabah BTN Palangka Raya.....	153
32.21 Kondisi Parkir Sepeda Motor Nasabah BTN Palangka Raya.....	154
32.22 Kondisi Parkir Sepeda Motor Nasabah BTN Palangka Raya.....	154
32.23 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BTN Palangka Raya.....	155
32.24 Kondisi Parkir Mobil Karyawan BTN Palangka Raya.....	155
32.25 Kondisi Parkir Sepeda Motor Karyawan BTN Palangka Raya.....	156
32.26 Kondisi Parkir Sepeda Motor Karyawan BTN Palangka Raya.....	156
32.27 Pengukuran Lahan Parkir BTN Palangka Raya.....	157
32.28 Pengukuran Lahan Parkir BTN Palangka Raya.....	157
32.29 Pencatatan Pada Gerbang Masuk BTN Palangka Raya.....	158
32.30 Pencatatan Pada Gerbang Keluar BTN Palangka Raya.....	158
32.31 Kondisi Parkir Mobil Nasabah BCA Palangka Raya.....	159
32.32 Kondisi Parkir Mobil Nasabah BCA Palangka Raya.....	159
32.33 Kondisi Parkir Mobil Nasabah BCA Palangka Raya.....	160
32.34 Kondisi Parkir Sepeda Motor Nasabah BCA Palangka Raya.....	160
32.35 Kondisi Parkir Sepeda Motor Nasabah BCA Palangka Raya.....	161

32.36 Kondisi Parkir Sepeda Motor Nasabah BCA Palangka Raya.....	161
32.37 Kondisi Parkir Sepeda Motor Karyawan BCA Palangka Raya.....	162
32.38 Kondisi Parkir Mobil & Sepeda Motor Karyawan BCA Palangka Raya..	162
32.39 Pengukuran Lahan Parkir BCA Palangka Raya.....	163
32.40 Pengukuran Lahan Parkir BCA Palangka Raya.....	163
32.41 Pencatatan Pada Gerbang Masuk/Keluar BCA Palangka Raya.....	164

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tingkat kemajuan suatu kota tidak pernah lepas dari tata kelola investasi keuangan yang baik dan memadai, salah satu bidang yang mempengaruhi tingkat kemajuan tersebut adalah bidang perbankan. Bank merupakan perusahaan yang menyediakan jasa keuangan bagi seluruh lapisan masyarakat. Hal ini juga yang memicu peningkatan jumlah penduduk serta taraf perekonomian yang berbanding lurus dengan peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya peningkatan kebutuhan akan fasilitas parkir. Seperti kita ketahui peningkatan pengguna fasilitas parkir di sebabkan oleh meningkatnya tingkat kepemilikan kendaraan bermotor yang disertai adanya daerah tarikan antara lain daerah perkantoran/perbankan, sekolahan, pertokoan, pusat olahraga, pusat rekreasi dan juga bangkitan yang berasal dari daerah permukiman/perumahan penduduk. Maka kebutuhan akan fasilitas parkir menjadi sangat penting mengingat fasilitas parkir merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi. Badan usaha Milik Negara (BUMN) atau swasta seperti perbankan merupakan lembaga pelayanan publik yang mempunyai peran penting sebagai sumber daerah pergerakan/tarikan perjalanan, yang sangat berpengaruh pada peningkatan penggunaan jalan, hal ini juga harus berbanding lurus dengan peningkatan pelayanan fasilitas parkir yang memadai untuk konsumen/nasabah maupun

pegawai/karyawan kantor perbankan itu sendiri. Sehingga kebutuhan akan fasilitas parkir merupakan suatu permasalahan yang perlu suatu pemecahan.

Berdasarkan survei pendahuluan jumlah perusahaan perbankan di Kota Palangka Raya berjumlah 15 perusahaan perbankan, yaitu : Bank Indonesia, Bank Kalteng, BRI, Bank Mandiri, BCA, BNI, BTN, BTPN, Bank Danamond, Bank Muamalat, Bank Cimb Niaga, Bank Nobu, Bank Mayapada, Bank Sinarmas, dan Bank Mega. Dari beberapa perusahaan perbankan tersebut dipilih 3 lokasi perbankan yaitu : BCA, BNI, dan BTN sebagai obyek penelitian yang sebelumnya belum pernah diteliti dan diduga memiliki masalah dalam pemenuhan kebutuhan akan fasilitas parkir beserta konfigurasi terbaik untuk masing-masing lokasi. Untuk mengetahui hal tersebut, maka perlu dilakukan analisis mengenai kebutuhan parkir perbankan di Kota Palangka Raya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan potensi parkir yang telah dijelaskan sebelumnya maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana konfigurasi parkir eksisting pada masing-masing lokasi yang diteliti?
2. Apakah lahan parkir yang ada sudah sesuai dengan kebutuhan parkir pegawai/karyawan dan konsumen/nasabah di lokasi perbankan?
3. Berapa besar kebutuhan ruang parkir pegawai/karyawan dan konsumen/nasabah yang diperlukan?
4. Bagaimana konfigurasi terbaik untuk memaksimalkan penggunaan lahan parkir pegawai/karyawan dan konsumen/nasabah?

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Pengambilan data berdasarkan survei lapangan.
2. Objek permasalahan yang ditinjau hanya pada parkir pegawai/karyawan dan konsumen/nasabah.
3. Jenis kendaraan yang diamati adalah kendaraan roda dua (sepeda motor) dan kendaraan roda empat (mobil).
4. Tahapan analisis menggunakan metode karakteristik parkir (Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998).

1.4 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui konfigurasi parkir eksisting pada masing-masing lokasi perbankan.
2. Mengetahui apakah lahan parkir yang ada sudah sesuai dengan kebutuhan parkir pegawai/karyawan dan konsumen/nasabah di lokasi perbankan.
3. Mengetahui kebutuhan lahan parkir pegawai/karyawan dan konsumen/nasabah yang diperlukan.
4. Mendapatkan model konfigurasi terbaik untuk memaksimalkan penggunaan lahan parkir bagi pegawai/karyawan dan konsumen/nasabah.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah :

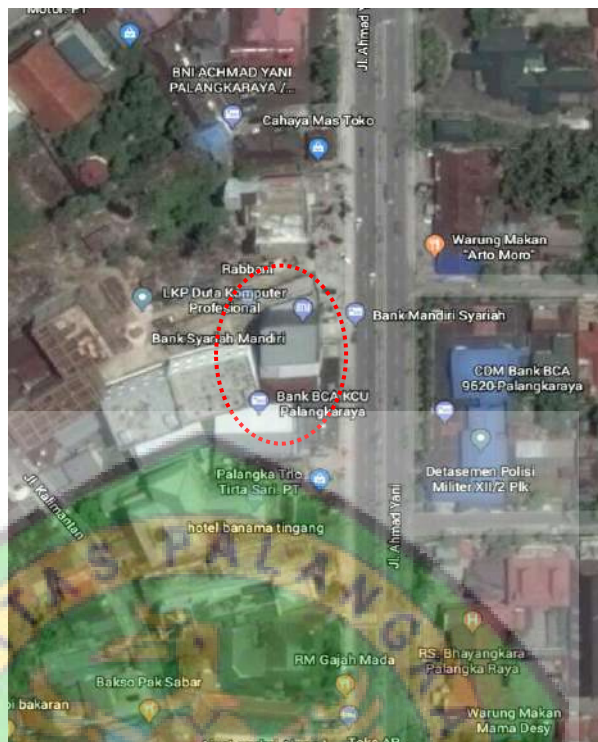
1. Bagi peneliti, untuk menambah dan memperluas wawasan mengenai pergerakan barang dan orang pada daerah kantor perbankan serta memperoleh cara untuk menganalisis kebutuhan akan fasilitas parkir.
2. Bagi akademisi, untuk menambah masukan mengenai kebutuhan akan fasilitas parkir pada kantor perbankan di Kota Palangka Raya.
3. Bagi instansi perbankan terkait, sebagai masukan dan bahan pertimbangan dalam pembangunan dan pengembangan tata lahan serta untuk membantu dalam menambah kebijakan dan peraturan mengenai parkir.
4. Sebagai referensi untuk mengevaluasi lahan parkir perbankan, sehingga dapat menentukan kebutuhan ruang parkir yang harus disediakan.
5. Dapat merencanakan bentuk pola parkir yang tepat berdasarkan kondisi dan luasan lahan parkir yang ada.

1.6 Lokasi Penelitian

Adapun lokasi obyek penelitian yang akan ditinjau pada penelitian ini masing-masing berlokasi di Jl. Ahmad Yani (BCA), Jl. Imam Bonjol (BNI), Jl. Diponegoro (BTN) Kota Palangka Raya.



Gambar 1.1 Peta Kota Palangka Raya



Gambar 1.2 Denah Lokasi Penelitian BCA



Gambar 1.3 Denah Lokasi Penelitian BNI



Gambar 1.4 Denah Lokasi Penelitian BTN

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan umum

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan atau bongkar muat barang dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung keadaan dan kebutuhannya. Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat (No : 272/HK.105/DRJD/96), parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara, sedangkan berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Lalu lintas berjalan menuju sesuatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan harus diparkir, sementara pengendaranya melakukan beberapa urusan, misalnya urusan pribadi, keperluan umum, rekreasi atau pelayanan.

Fasilitas parkir di luar badan jalan adalah fasilitas parkir yang dibuat khusus yang dapat berupa taman parkir atau gedung parkir yang dibuat berdasarkan peruntukannya masing-masing. Menurut Warpani (dalam Laksono : 2014) jika menelaah lalu lintas tidak lepas dari masalah kendaraan yang berjalan maupun kendaraan yang berhenti. Keduanya memiliki dampak atas timbulnya permasalahan lalu lintas. Kita ketahui bahwa kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus. Pada suatu saat ia akan harus berhenti untuk sementara atau dalam waktu lama

yang disebut parkir. Tempat parkir ini harus ada pada saat akhir atau tujuan perjalanan yang dicapai.

2.2 Tipe Parkir

1. Berdasarkan Lokasi

Menurut lokasinya, tempat parkir dibedakan menjadi (Direktur Jenderal Perhubungan Darat : 1996) :

- 
- a. Parkir di badan jalan
 - Pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir.
 - Pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir.
 - b. Parkir di luar badan dijalan
 - Fasilitas parkir untuk umum adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan menyediakan jasa pelayanan parkir untuk umum.
 - Fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan khusus untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama.

2. Berdasarkan Status Parkir

Parkir menurut statusnya dikelompokkan menjadi :

a. Parkir umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dimiliki/dikuasai oleh pengelolanya yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

b. Parkir darurat

Parkir darurat adalah perparkiran di tempat-tempat umum, baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan milik pemerintah daerah/swasta karena kegiatan yang sifatnya insidental.

c. Taman parkir

Taman parkir adalah suatu areal atau bangunan perparkiran yang dilengkapi sarana perparkiran yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah atau pihak yang mendapat izin dari pemerintah daerah.

d. Gedung parkir

Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapatkan izin dari pemerintah daerah.

3. Berdasarkan Jenis Kepemilikan dan Pengelolaan

Parkir menurut jenis kepemilikan dan pengelolaannya terbagi atas :

- a. Parkir yang dimiliki dan dikelola oleh pihak swasta.
- b. Parkir yang dimiliki pemerintah daerah dan dikelola oleh pihak swasta.
- c. Parkir yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah.

4. Berdasarkan Jenis Kendaraan Parkir

Menurut jenis kendaraan yang parkir, yaitu terbagi atas :

- a. Parkir untuk kendaraan beroda dua tidak bermesin (sepeda).
- b. Parkir untuk becak, andong dan dokar.
- c. Parkir untuk kendaraan bermesin beroda dua (sepeda motor).

- d. Parkir untuk beroda tiga atau lebih bermesin (bemo, bajaj, mobil).

5. Menurut Jenis Tujuan Parkir

Menurut jenis tujuan parkir digolongkan menjadi :

- a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikkan penumpang dan menurunkan penumpang.
- b. Parkir barang yaitu untuk bongkar muat barang.

1. Menurut Pola Sirkulasinya

Menurut pola sirkulasinya dapat dibagi menjadi dua macam yaitu :

- a. Pola sirkulasi parkir dua arah
 - Tidak terjadi persilangan (*crossing*).
 - Pergerakan lalu lintas parkir lebih sederhana.
 - Jarak tempuh perjalanan lebih panjang.
- b. Pola sirkulasi parkir satu arah
 - Terjadi persilangan (*crossing*).
 - Pergerakan lalu lintas lebih rumit.
 - Jarak tempuh perjalanan lebih pendek.

2. Menurut Pola Pengoperasian Parkir

Untuk parkir didalam pelataran parkir dan didalam gedung ada dua macam yaitu :

a. *Attendant parking/Vallent parking*

Yaitu pola dimana pengemudi mobil tidak perlu memarkir mobilnya sendiri melainkan ada petugas parkir yang memarkir mobil kita.

b. *Self parking*

Yaitu pola yang banyak dipakai dimana seorang pengemudi harus memarkir mobilnya sendiri.

2.3 Karakteristik parkir

Parkir memiliki beberapa karakteristik diantaranya :

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang diparkir disuatu tempat pada waktu tertentu.

Akumulasi parkir dapat dihitung menggunakan rumus :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :

E_i = Entry (kendaraan masuk)

E_x = Exit (kendaraan keluar)

X = Kendaraan sudah parkir

2. Durasi Parkir

Durasi parkir adalah rentang waktu suatu kendaraan yang parkir disuatu tempat dalam satuan menit atau jam. Jika tidak ada batasan waktu parkir, maka kendaraan dapat diparkir oleh pengemudi yang memarkirkan kendaraan dalam jangka waktu yang lama yang seharusnya dapat ditempati oleh lebih banyak kendaraan yang diparkir dalam jangka waktu pendek. Durasi parkir dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$D = \frac{\sum (N_x) (X)}{N_t} \dots\dots\dots(2.2)$$

Keterangan :

N_x = Jumlah kendaraan dalam interval waktu tertentu

X = Interval waktu survei

N_t = Jumlah total kendaraan pada saat dilaksanakan survei.

3. Pergantian Parkir (*Turnover Parking*)

Pergantian parkir (*turnover parking*) menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir dan perolehan dengan membagi volume parkir dengan ruang-ruang parkir untuk satu periode waktu tertentu. *Turnover parking* dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Turnover parking} = \frac{N_t}{S \times T_s} \dots\dots\dots(2.3)$$

Keterangan :

N_t = Jumlah total kendaraan pada saat dilaksanakan survei.

T_s = Lamanya periode survei (jam).

S = Jumlah total *stall*/petak parkir.

4. Indeks Parkir

Indeks parkir adalah persentase jumlah keadaan parkir yang menempati parkir dengan jumlah tempat parkir yang tersediakan (secara teoritis).

$$\text{Indeks parkir(IP)} = \frac{\text{Akumulasi}}{\text{Satuan Ruang Parkir}} \times 100\% \dots\dots\dots(2.4)$$

Keterangan :

$IP < 1$ artinya bahwa kapasitas parkir tidak bermasalah.

$IP = 1$ artinya bahwa kebutuhan parkir seimbang, kapasitas normal.

$IP > 1$ artinya bahwa kebutuhan parkir melebihi kapasitas normal.

5. Total *Vehicle Hours* (TVH)

Total *Vehicle Hours* adalah satuan jumlah jam kendaraan yang menggunakan ruang parkir per periode waktu tertentu.

$$\text{Total Vehicle Hours} = (a \times A) + (b \times B + \dots + (n \times N) \dots\dots\dots(2.5)$$

Keterangan :

a,b,c,...,n = Lama Waktu Parkir Kendaraan

A,B,C...,N = Jumlah kendaraan parkir pada durasi tertentu x jam

6. *Space Hours Occupancy* (SHO)

Space Hours Occupancy merupakan persentase penggunaan ruang parkir selama periode lokasi parkir mulai dibuka hingga lokasi parkir ditutup (periode operasi ruang parkir).

$$\text{SHO} = \frac{\text{TVH}}{\text{Space} \times \text{Hours}} \times 100\% \dots\dots\dots(2.6)$$

Keterangan :

SHO = *Space Hours Occupancy*

TVH = *Total Vehicle Hours*

Space = Satuan Ruang Parkir

Hours = Lama waktu operasi ruang parkir

7. Kapasitas Ruang Parkir

Kapasitas ruang parkir merupakan kemampuan maksimum ruang tersebut dalam menampung kendaraan. Rumus yang digunakan untuk menghitung kapasitas parkir adalah :

$$\text{KP} = \frac{S}{D} \dots\dots\dots(2.7)$$

Keterangan :

- D = waktu rata-rata lama parkir
 S = Jumlah total *stall*/petak parkir

8. Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya per hari). Rumus yang digunakan untuk menghitung volume parkir adalah :

$$\text{Volume} = N_{in} + X \text{ (kendaraan)} \dots\dots\dots(2.8)$$

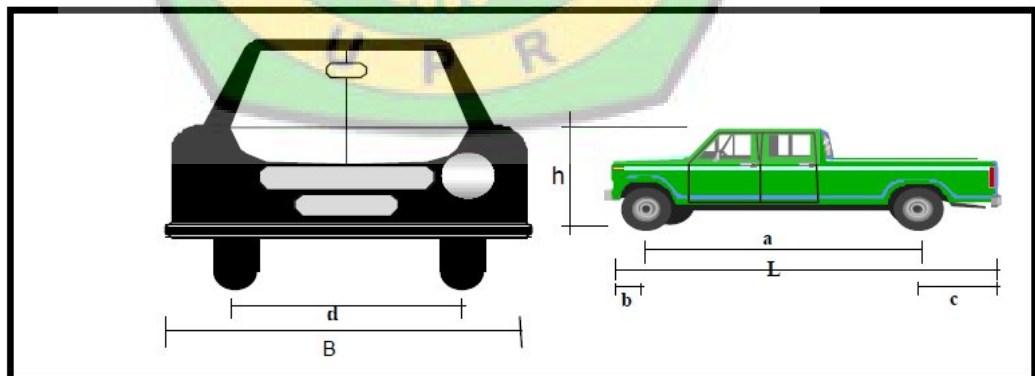
Keterangan :

- N_{in} = Jumlah kendaraan yang masuk
 X = Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survei

9. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan Ruang Parkir (SRP) didasarkan pada hal sebagai berikut :

- a. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang.



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk 105/Drid/96)

Gambar 2.1 Dimensi kendaraan untuk mobil penumpang

Keterangan :

a = jarak garden

h = tinggi total

b= depan tergantung

B= lebar total

c= belakang tergantung

L= panjang total

d= lebar

b. Ruang Bebas 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 terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

c. Lebar Bukaannya 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 hiburan/rekreasi. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	<ul style="list-style-type: none"> Karyawan/pekerja kantor Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas 	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	<ul style="list-style-type: none"> Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop 	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	<ul style="list-style-type: none"> Orang cacat 	III

(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Penentuan satuan ruang parkir untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan dapat dilihat pada tabel 2.2.

Tabel 2.2 Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Keterangan :

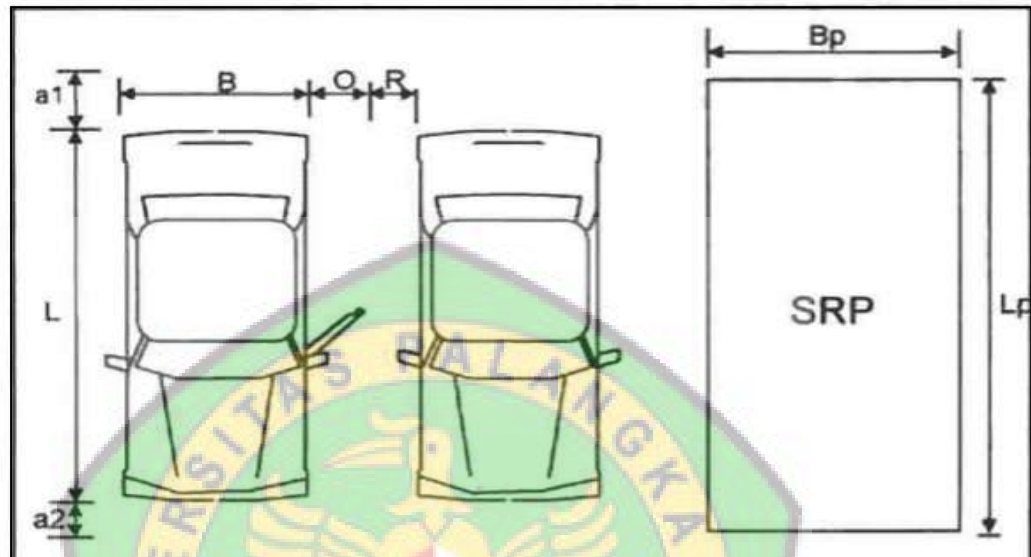
Golongan I : Karyawan/pekerja, tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas.

Golongan II : Pengunjung tempat olah raga, pusat hiburan, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop.

Golongan III : Orang Cacat.

Besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut.

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang,



(sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir ; 1998)

Gambar 2.2 Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang

Keterangan :

B = lebar total kendaraan

L = panjang total kendaraan

O = lebar bukaan pintu

a1, a2 = jarak bebas arah longitudinal

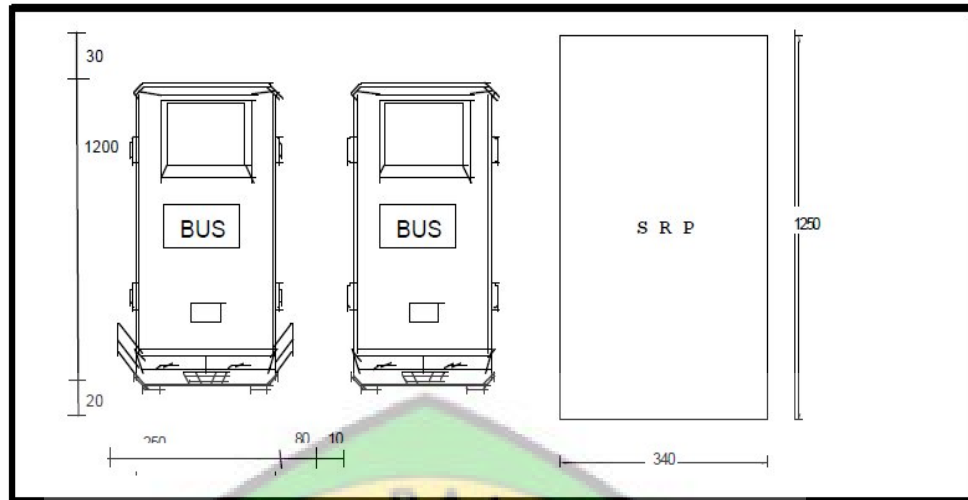
R = jarak bebas arah lateral

Gol I :	B = 170	a1 = 10
	O = 55	L = 470
	R = 5	a2 = 20

Gol II :	B = 170	a1 = 10
	O = 75	L = 470
	R = 5	a2 = 20

Gol III :	B = 170	a1 = 10
	O = 80	L = 470
	R = 50	a2 = 20

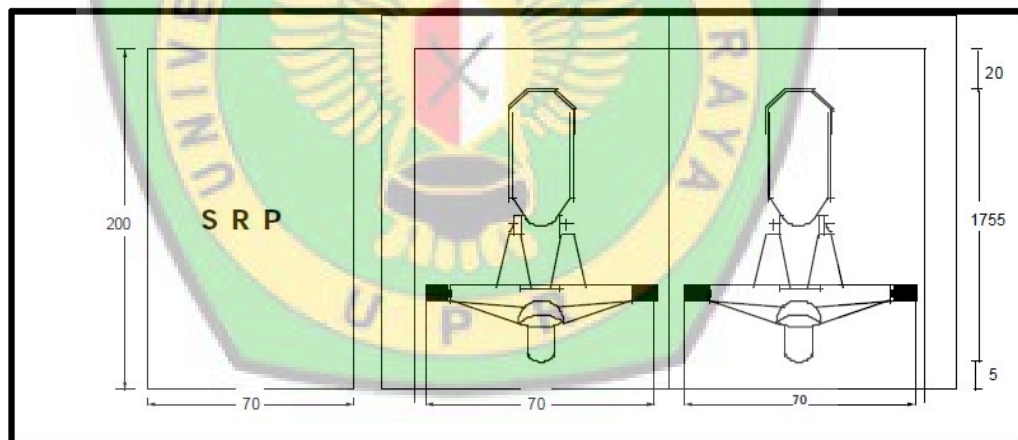
2. Satuan Ruang Parkir untuk bus/truk



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Gambar 2.3 Satuan Ruang Parkir Untuk Bus/Truk

3. Satuan Ruang Parkir untuk sepeda motor



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Gambar 2.4 Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor

2.4 Pola Parkir Di Luar Badan Jalan

Parkir di luar badan jalan merupakan pola parkir yang menggunakan pelataran parkir tertentu di luar badan jalan, baik di halaman terbuka atau di dalam bangunan khusus untuk parkir. Bila ditinjau dari posisi parkirnya pengaturan sudut parkir banyak dipengaruhi oleh luas dan bentuk pelataran parkir, jalur sirkulasi

(jalur untuk perpindahan pergerakan), jalur gang (jalur manuver masuk/keluar dari parkir), serta dimensi ruang parkir. Sehingga pola parkir di luar badan jalan terbagi atas :

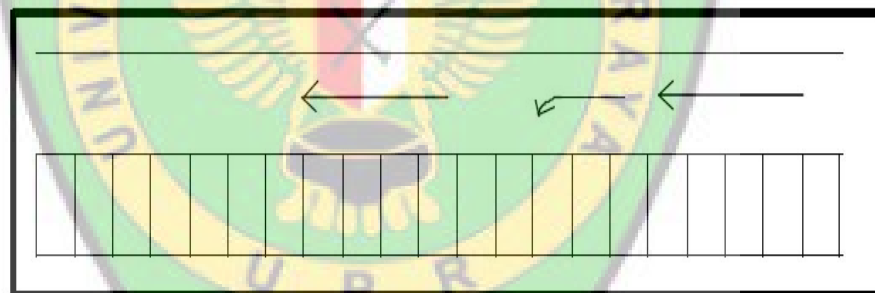
1. Pola parkir mobil penumpang

a. Parkir kendaraan satu sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.

1) Membentuk sudut 90^0

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 90^0 .

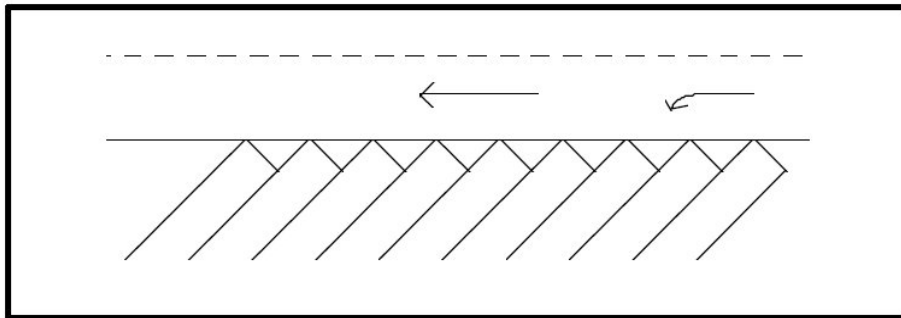


(sumber : *Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96*)

Gambar 2.5 Pola Parkir Kendaraan Satu Sisi Membentuk Sudut 90^0

2) Membentuk sudut 30^0 , 45^0 , 60^0 .

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 90^0 .



(sumber : Dirien Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

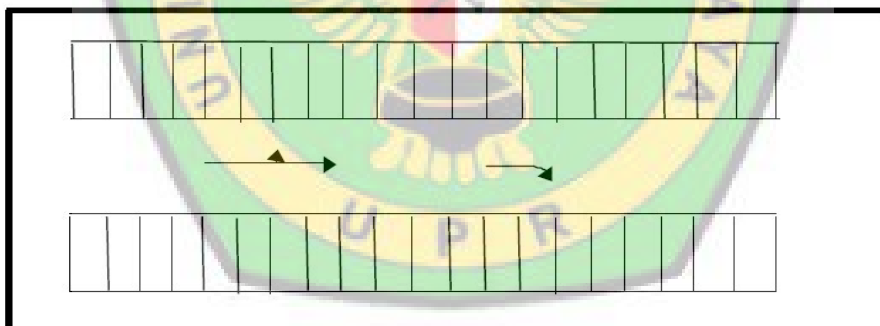
Gambar 2.6 Pola Parkir Kendaraan Satu Sisi Membentuk Sudut 30° , 45° , 60°

b. Parkir kendaraan dua sisi

Pola parkir ini apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

1) Membentuk sudut 90°

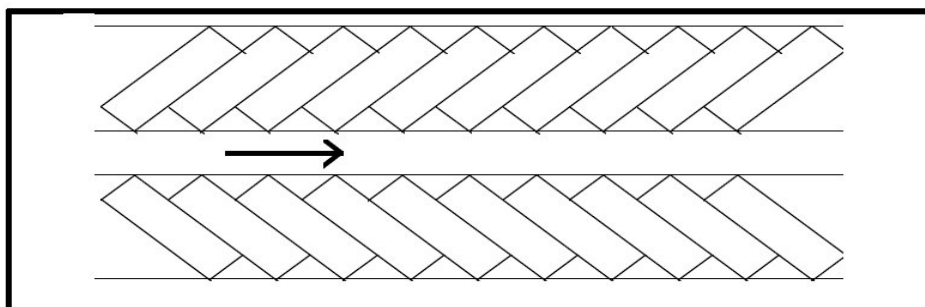
Pada pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.



(sumber : Dirien Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

Gambar 2.7 Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi Membentuk Sudut 90°

2) Membentuk sudut 30° , 45° , 60° .



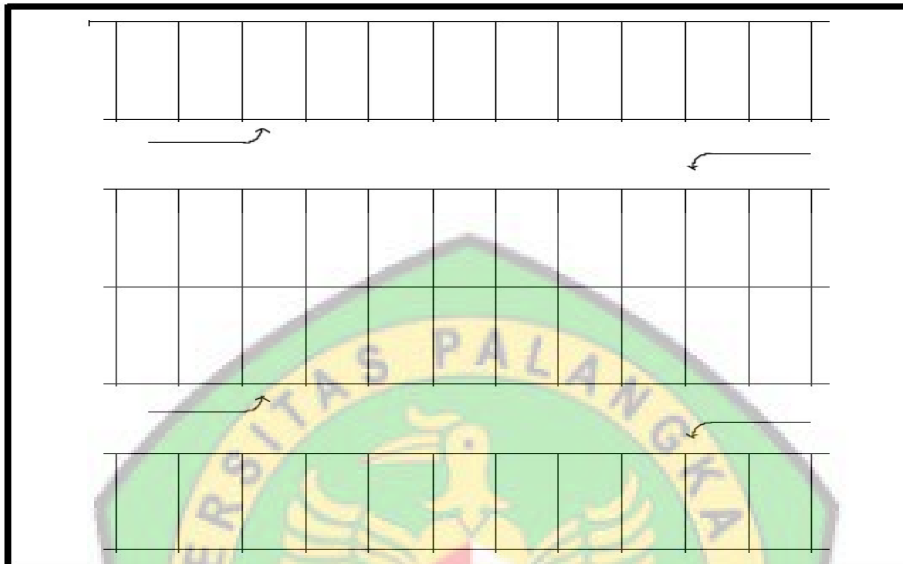
(sumber : Dirien Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

Gambar 2.8 Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi Membentuk Sudut 30°

c. Pola Parkir Pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir cukup luas.

1) Membentuk sudut 90°

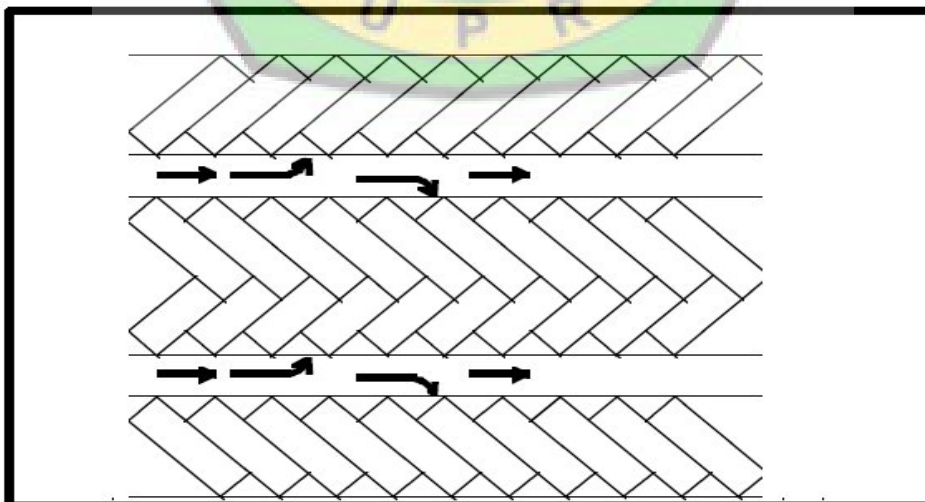


(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

Gambar 2.9 Pola Parkir Pulau Membentuk Sudut 90°

2) Membentuk sudut 30° , 45° , 60° .

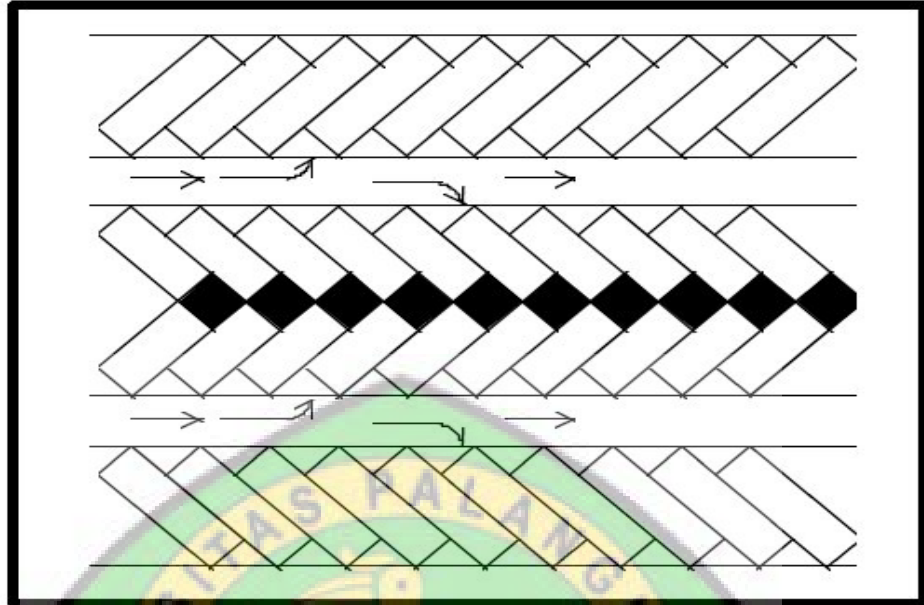
a) Bentuk tulang ikan Tipe A



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

Gambar 2.10 Pola Parkir Pulau Membentuk Tulang Ikan Tipe A

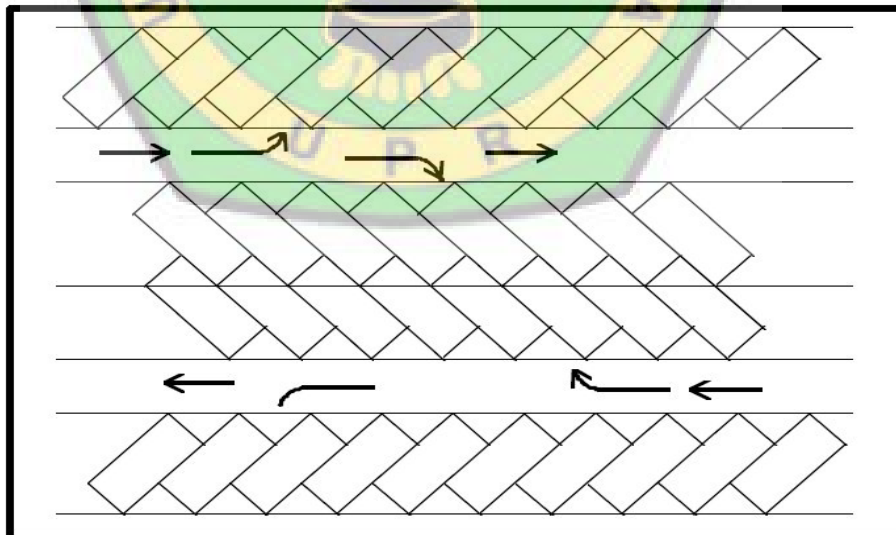
b) Bentuk tulang ikan Tipe B



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Gambar 2.11 Pola Parkir Pulau Membentuk Tulang Ikan Tipe B

c) Bentuk tulang ikan Tipe C



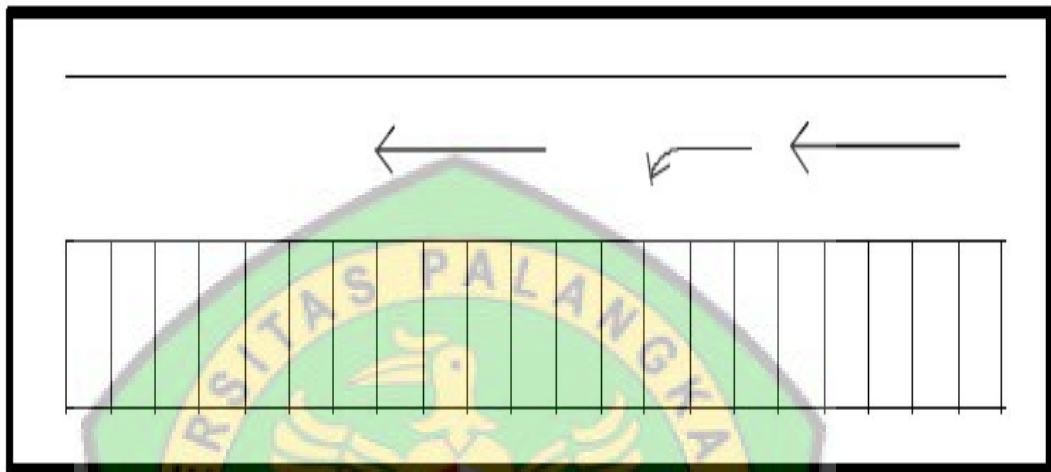
(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Gambar 2.12 Pola Parkir Pulau Membentuk Tulang Ikan Tipe C

2. Pola Parkir Bus / Truk

Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut 60° ataupun 90° , tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

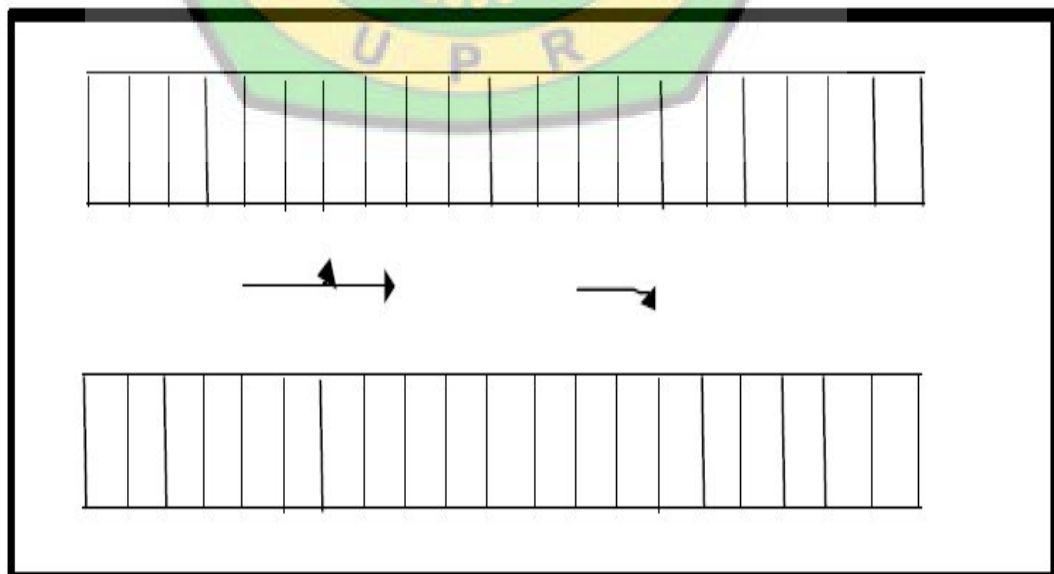
1) Pola parkir satu sisi



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Gambar 2.13 Pola Parkir Bus/Truk Satu Sisi

2) Pola Parkir Dua Sisi



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

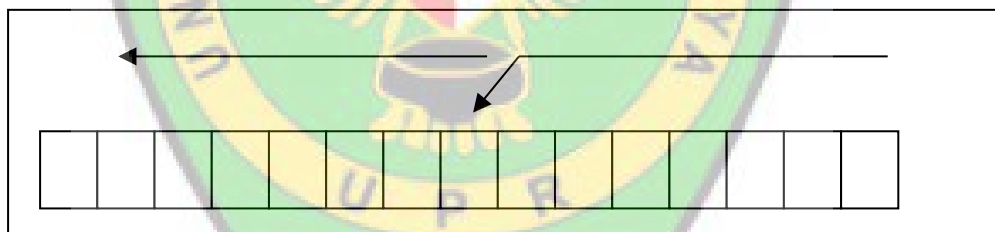
Gambar 2.14 Pola Parkir Bus/Truk Dua Sisi

3. Pola Parkir Sepeda Motor

Sepeda motor merupakan suatu moda angkutan yang utama di Indonesia. Motor tersebut mudah untuk di parkir, mengambil ruang yang kecil, berdiri sendiri dan secara mudah dipindahkan (didorong) oleh pengendaranya. Ruang parkir harus disediakan untuk sepeda motor dengan cara melarang mobil-mobil untuk parkir pada lokasi tersebut. Daerah parkir harus diatur secara berbaris menurut panjang dari sepeda motor, dengan gang parkir yang membujur diantara jalan masuk dan jalan keluar. Pada umumnya posisi kendaraan adalah 90^0 . Dari segi efektifitas ruang posisi sudut 90^0 paling menguntungkan.

3.1 Posisi Parkir Satu Sisi

Posisi parkir berikut diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir sempit.

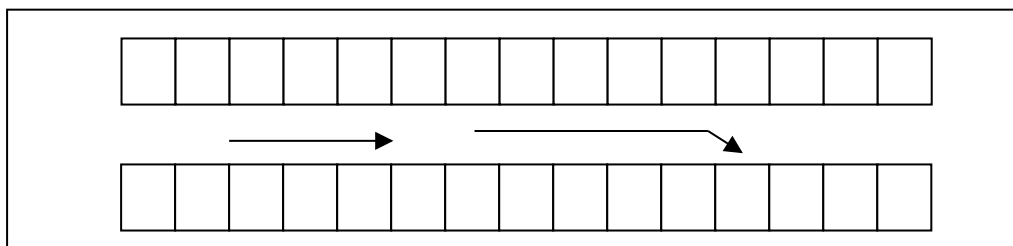


(sumber : Dirien Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

Gambar 2.15 Posisi Parkir Satu Sisi

3.2 Posisi Parkir Dua sisi

Posisi ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir cukup memadai (lebar ruas $\geq 5,6$ m).

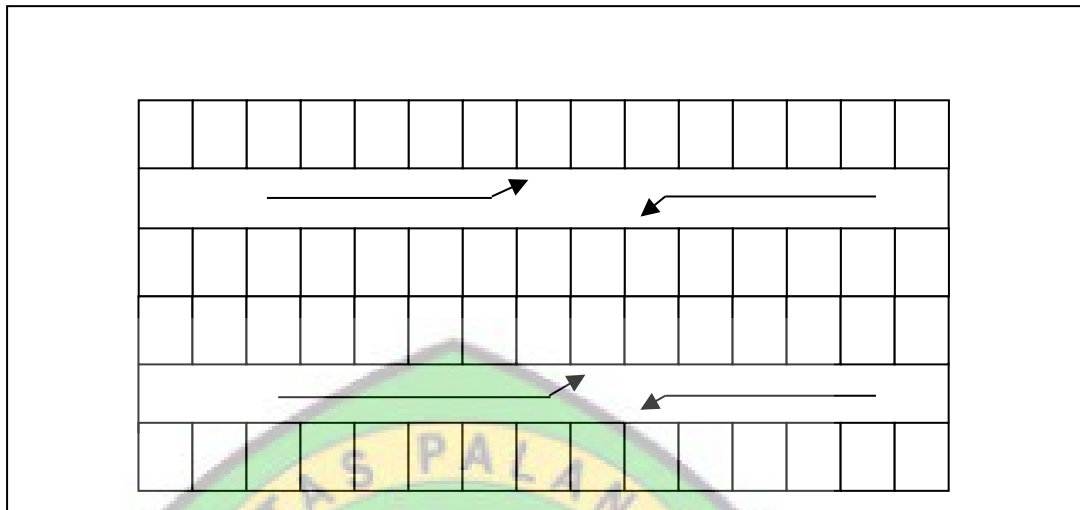


(sumber : Dirien Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drid/96)

Gambar 2.16 Posisi Parkir Dua Sisi

3.3 Posisi parkir pulau

Posisi ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir cukup luas.



(sumber : Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96)

Gambar 2.17 Posisi Parkir Pulau

2.5 Pengendalian Parkir

Menurut buku Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Fasilitas Parkir (1998), cara pengendalian parkir yang dilakukan secara umum adalah :

1. Sistem karcis : para pengemudi yang memarkirkan kendaraannya mendapatkan karcis dari juru parkir ataupun dari gerbang masuk yang dikendalikan oleh mesin karcis, pada karcis dituliskan jam masuk ke ruang parkir dan nomor kendaraan. Selanjutnya pada saat kendaraan keluar dari ruang parkir dimasukkan kembali ke mesin karcis kemudian ditunjukkan besarnya jumlah tarif yang harus dibayar.
2. Surat ijin parkir perumahan/perkantoran : umumnya berbentuk sticker yang ditempel pada bagian depan dan belakang kendaraan yang menunjukkan identitas penghuni perumahan/perkantoran di kawasan tersebut.

3. Alat pengukur parkir : terdiri atas jam pengukur waktu yang berfungsi untuk mengukur lamanya parkir tersebut berputar sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan.

2.6 Kebijakan Parkir

Pertimbangan yang perlu diperhitungkan dalam kebijakan perparkiran (Khisty, 2003) antara lain :

1. Menemukan suatu kesepakatan antara banyaknya ruang yang di peruntukan bagi ruang parkir dan peruntukan bagi kendaraan yang bergerak.
2. Membuat persediaan untuk parkir barang, parkir jangka pendek dan parkir jangka panjang.
3. Merencanakan pelataran parkir dimana jalan keluar masuk terpisah agar tidak terjadi konflik.
4. Memastikan bahwa kebijakan parkir dan kebijakan angkutan umum saling melengkapi.
5. Membatasi ruang parkir dan mengendalikan tata guna lahan.
6. Mengendalikan kebijakan penyediaan dan kebutuhan parkir melalui mekanisme pajak, dengan mendorong parkir singkat dan mempersulit parkir lama.

2.7 Rambu dan Marka Parkir

Rambu adalah perlengkapan jalan yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada pengguna jalan baik berupa petunjuk, peringatan maupun larangan.

Dalam penyelenggaraan perparkiran rambu dan marka sangat dibutuhkan untuk kelancaran sistem transportasi. Untuk menyeragamkan pengertian dan pemahaman rambu dan marka, maka didesain sedemikian rupa dan diatur berdasarkan ketentuan-ketentuan.

1. Rambu larangan parkir dan larangan berhenti



(sumber : *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998*)

Gambar 2.18 Dimensi Rambu Larangan Parkir

Tabel 2.3 Ukuran Rambu Larangan Parkir

Ukuran (mm)	A	B	C	D	E	F
Sangat Kecil	450	45	45	56	244	180
Kecil	600	60	60	75	325	240
Sedang	750	75	75	95	406	300
Besar	900	90	90	113	488	360

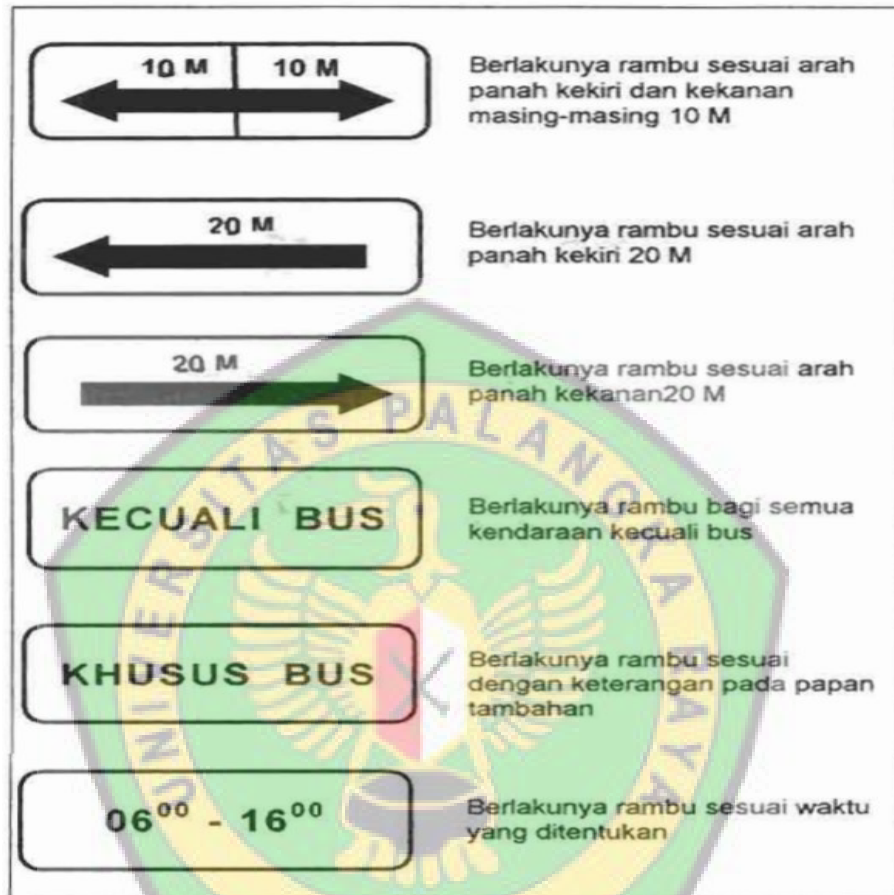
(sumber : *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998*)

Rambu larangan berhenti dan larangan parkir berlaku sampai dengan 15 m dari tempat pemasangan rambu menurut arah lalu lintas, kecuali dinyatakan lain dengan papan tambahan.

2. Papan Tambahan

Untuk menyatakan petunjuk, peringatan, larangan atau perintah yang hanya berlaku untuk waktu-waktu, hari-hari, jarak-jarak dan jenis kendaraan ataupun

perihal lainnya sebagai hasil manajemen dan rekayasa lalu lintas digunakan papan tambahan seperti berikut ini :

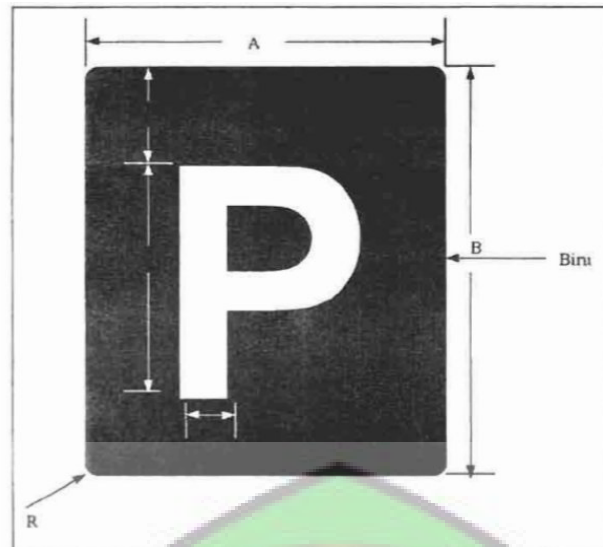


(sumber : *Pedoman Perencanaan dan Penyelesaian Fasilitas Parkir : 1998*)

Gambar 2.19 Papan Tambahan Untuk Melengkapi Rambu Parkir

3. Rambu Petunjuk Tempat Parkir

Rambu yang menyatakan sepanjang sisi jalan dimana rambu tersebut ditempatkan dapat digunakan untuk parkir kendaraan ditunjukkan dengan rambu sebagai berikut :



(sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998)

Gambar 2.20 Rambu Petunjuk Parkir

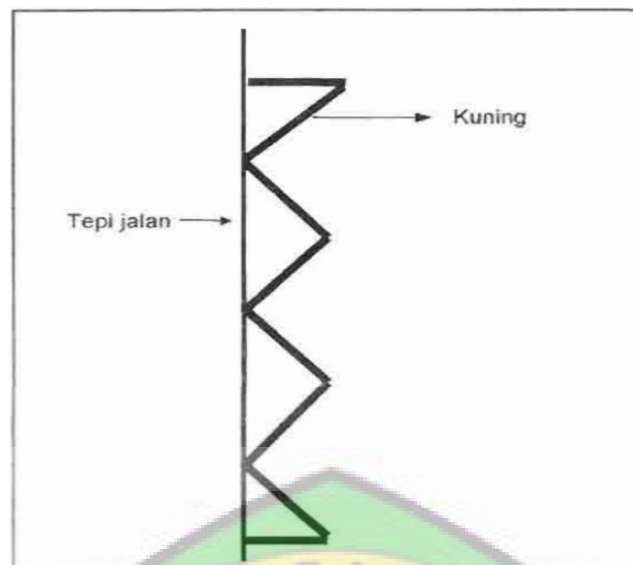
Tabel 2.4 Ukuran Rambu Petunjuk Tempat Parkir

Ukuran (mm)	A	B	C	D	E	R
Sangat Kecil	400	500	60	350	75	37
Kecil	500	600	80	400	100	37
Sedang	600	750	100	500	125	47
Besar	750	900	120	600	150	56

(sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998)

4. Marka Larangan Parkir

Dalam pasal 13 KM 60/93 dinyatakan bahwa daerah tepi jalan dengan marka berupa garis berbuku-buku berwarna kuning pada sisi jalur lalu lintas sebagaimana dalam gambar berikut, menyatakan dilarang parkir pada jalan tersebut.

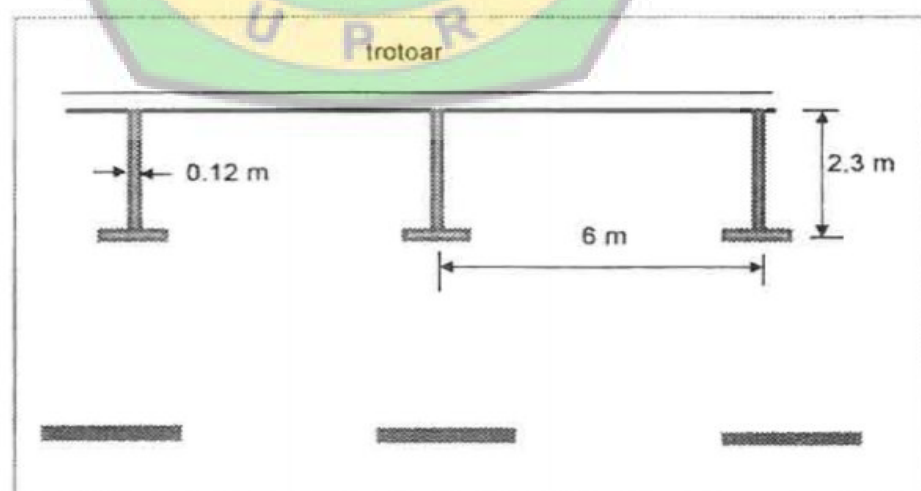


(sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998)

Gambar 2.21 Marka Larangan Parkir

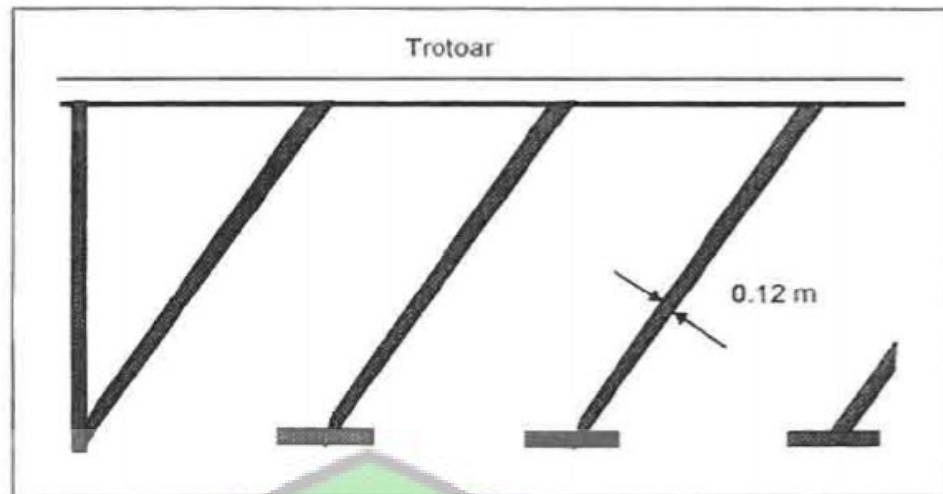
5. Marka Petunjuk Tempat Parkir

Dalam pasal 57 KM 60/93 dinyatakan bahwa marka jalan yang menyatakan tempat untuk parkir kendaraan dapat berupa parkir dalam posisi paralel dengan sumbu jalan atau posisi parkir yang membentuk sudut. Ukuran dan bentuk marka tersebut ditunjukkan dalam gambar berikut :



(sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998)

Gambar 2.22 Marka Untuk Parkir Paralel



(sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998)

Gambar 2.23 Marka Untuk Parkir Sudut



(sumber : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998)

Gambar 2.24 Marka Untuk Tempat Parkir Penderita Cacat

2.8 Penelitian Terdahulu

Menurut penelitian Nugroho (2007) yang berjudul “Analisis Kapasitas Ruang Parkir *Off Street* Sepeda Motor ADA Swalayan Setiabudi Semarang”. Berdasarkan perhitungan analisis karakteristik parkir yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan hasil survei pengamatan pada lokasi penelitian bahwa kapasitas ruang parkir *off street* sepeda motor ADA Swalayan Setiabudi masih dapat memenuhi permintaan yang ada dengan luas lahan parkir sebesar 1.696 m² dengan 336 SRP.

Menurut penelitian Kurniawan (2013) yang berjudul “Model Tarikan Perjalanan Dan Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Lokasi Perkantoran di Kota Palangka Raya”. Berdasarkan perhitungan analisis karakteristik parkir yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan hasil survei pengamatan pada masing-masing lokasi yang diteliti terdapat kekurangan lahan parkir mobil pada salah satu lokasi, yaitu pada Kantor Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Kalimantan Tengah sebesar 912,5 m². Sedangkan untuk konfigurasi parkir terbaik untuk jenis kendaraan mobil dan sepeda motor pada masing-masing lokasi adalah pola parkir sudut 90⁰.

Menurut penelitian Laksono (2014) yang berjudul “Analisis Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Kantor Perbankan di Kota Palangka Raya (Studi Kasus Pada Bank Mandiri dan BRI)”. Berdasarkan perhitungan analisis karakteristik parkir yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan hasil survei pengamatan pada masing-masing lokasi penelitian. Lahan parkir pada lokasi Bank Mandiri belum memenuhi kebutuhan parkir tamu/pengunjung sehingga perlu adanya penambahan

luas lahan parkir mobil sebesar $87,5 \text{ m}^2$ atau 7 SRP dan lahan parkir motor $33,6 \text{ m}^2$ atau 24 SRP. Sedangkan untuk lokasi Bank BRI Palangka Raya tersedia lahan parkir mobil sebesar $87,5 \text{ m}^2$ atau 7 SRP dan lahan parkir motor 161 m^2 atau 115 SRP. Konfigurasi parkir terbaik untuk jenis kendaraan mobil adalah pola parkir sudut 90° pada Bank BRI dengan jumlah petak parkir yaitu 34 SRP dan pola parkir sudut 90° dan 30° pada Bank Mandiri dengan jumlah petak parkir yaitu 16 SRP. Sedangkan Konfigurasi terbaik untuk jenis kendaraan sepeda motor adalah pola parkir sudut 90° dengan jumlah petak parkir pada Bank BRI yaitu 226 SRP, dan Bank Mandiri yaitu 106 SRP.



Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu

Judul & Peneliti	Lokasi	Metode	Aspek yang dianalisis	Hasil
Analisis Kapasitas Ruang Parkir <i>Off Street</i> Sepeda Motor ADA Swalayan Setiabudi Semarang (Nugroho, 2007)	ADA Swalayan Semarang	Survei & Wawancara	Kapasitas Parkir	Kapasitas Dinamis masih memenuhi permintaan
Model Tarikan Perjalanan Dan Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Lokasi Perkantoran di Kota Palangka Raya (Kurniawan, 2013)	Dinas PU Provinsi Kalteng, Rumah Sakit Jiwa Kalawa Atei, Dinas Sosial Provinsi Kalteng, Kantor Pertanahan Kota Palangka Raya, Dinas Pendidikan Provinsi Kalteng	Survei & Wawancara	Karakteristik Parkir	Terdapat kekurangan lahan parkir mobil pada salah satu lokasi, yaitu pada Kantor Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Kalimantan Tengah sebesar 912,5 m ² . Sedangkan untuk konfigurasi parkir terbaik untuk jenis kendaraan mobil dan sepeda motor pada masing-masing lokasi adalah pola parkir sudut 90 ⁰ .

Tabel 2.5 Lanjutan

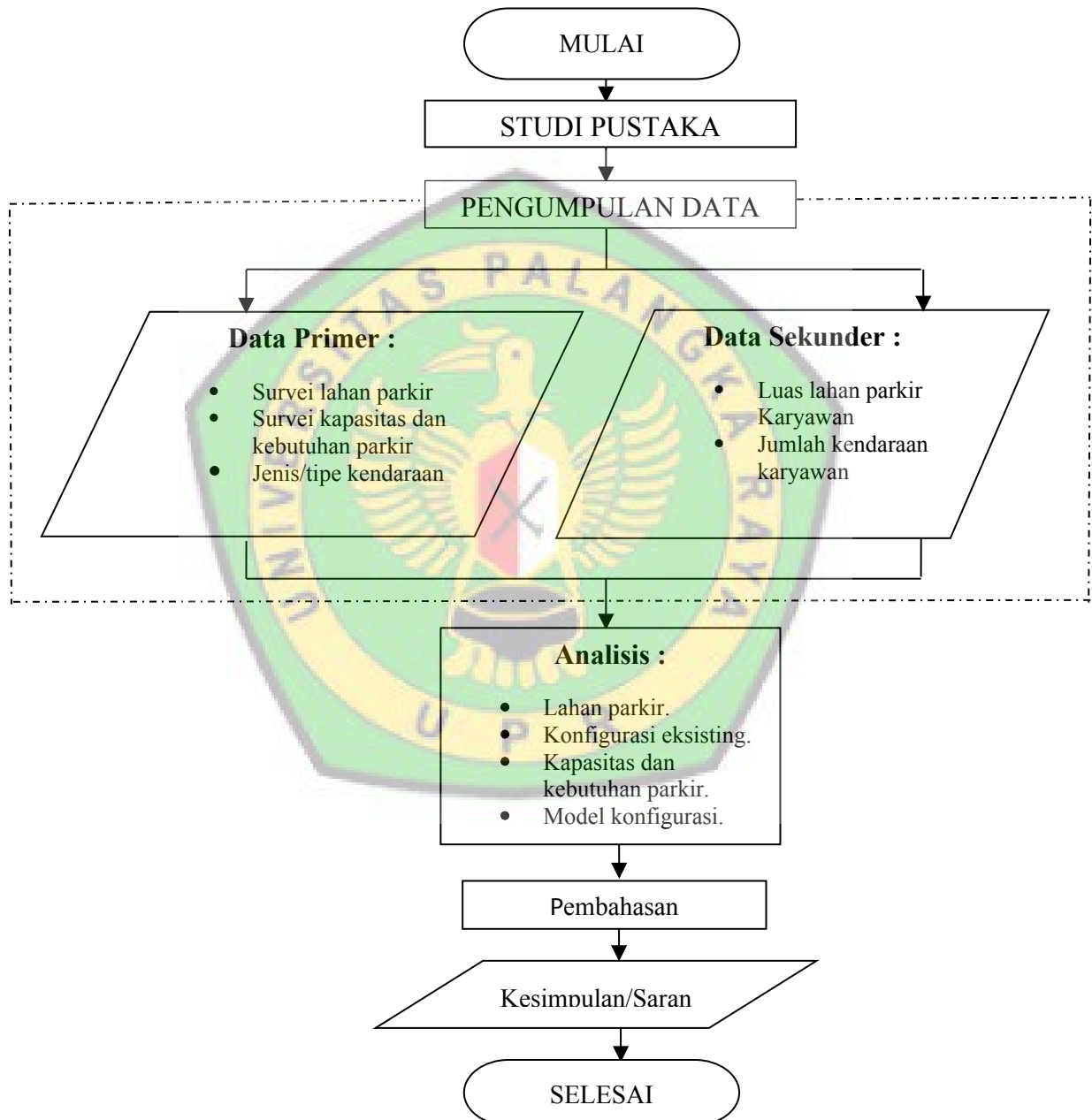
<p>Analisis Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Kantor Perbankan di Kota Palangka Raya (Studi Kasus Pada Bank Mandiri dan BRI) (Laksono, 2014)</p>	<p>Bank Mandiri, Bank BRI Palangka Raya</p>	<p>Survei & Wawancara</p>	<p>Karakteristik Parkir</p>	<p>Lahan parkir pada lokasi Bank Mandiri belum memenuhi kebutuhan parkir tamu/pengunjung sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil sebesar $-87,5 \text{ m}^2$ atau 7 SRP dan lahan parkir motor $-33,6 \text{ m}^2$ atau 24 SRP. Sedangkan untuk lokasi Bank BRI Palangka Raya tersedia lahan parkir mobil sebesar $87,5 \text{ m}^2$ atau 7 SRP dan lahan parkir motor 161 m^2 atau 115 SRP. Konfigurasi parkir terbaik untuk jenis kendaraan mobil adalah pola parkir sudut 90^0 pada Bank BRI dengan jumlah petak parkir yaitu 34 SRP dan pola parkir sudut 90^0 dan 30^0 pada Bank Mandiri dengan jumlah petak parkir yaitu 16 SRP. Sedangkan Konfigurasi terbaik untuk jenis kendaraan sepeda motor adalah pola parkir sudut 90^0 dengan jumlah petak parkir pada Bank BRI yaitu 226 SRP, dan Bank Mandiri yaitu 106 SRP.</p>
---	---	-------------------------------	-----------------------------	--



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

Langkah utama yang dilakukan dalam penelitian ini salah satunya adalah pengumpulan data yang meliputi data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari penelitian atau pengamatan langsung (survei) dilapangan sesuai dengan kondisi sesungguhnya. Pada penelitian ini data primer didapat dengan melaksanakan survei langsung dilapangan dengan pertimbangan orang yang datang ke suatu gedung perbankan dapat dibagi atas 2 bagian besar, yaitu :

- a. Pengguna rutin yaitu para karyawan
- b. Tamu/Nasabah

Pelaksanaan pengumpulan data primer meliputi :

- a. Survei lahan parkir.
- b. Survei kapasitas dan kebutuhan parkir di masing-masing lokasi penelitian.
- c. Jenis/Tipe kendaraan.

2. Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan adalah :

- a. Luas lahan parkir karyawan
- b. Jumlah kendaraan karyawan

1.3 Pelaksanaan Penelitian

1.3.1 Survei Lahan Parkir

Survei dilakukan dengan cara melakukan pengukuran langsung terhadap luas lahan parkir yang tersedia di masing-masing lokasi.

1.3.2 Survei Wawancara Langsung

Survei dilakukan dengan cara melakukan wawancara langsung, untuk mendapatkan informasi yang diperlukan sebagai data sekunder.

1.3.3 Survei Kapasitas Parkir

Survei Kapasitas Parkir yang dilakukan yaitu survei banyaknya jumlah kendaraan yang masuk/keluar dan parkir pada lahan atau ruang parkir di masing-masing lokasi dalam satuan waktu tertentu. Survei ini untuk mengetahui kapasitas parkir pada masing-masing lokasi berdasarkan luas lahan parkir yang sudah ada meliputi parkir mobil dan sepeda motor yang dilakukan oleh minimal 2 orang surveyor yang mencatat jenis kendaraan yang masuk/keluar pada gerbang masuk/keluar masing-masing lokasi.

1.3.4 Waktu Penelitian

Survei dilakukan selama sepuluh hari, yaitu hari senin, selasa, rabu, kamis, dan jumat atau selama dua minggu kerja. Penelitian dilakukan dari pukul 07:00 wib – 16:00 wib untuk lokasi BNI KCU dan BTN KC sedangkan pada BCA KCU dari pukul 07:00 wib – 15:00 wib.

3.4 Tahapan Analisis Penelitian

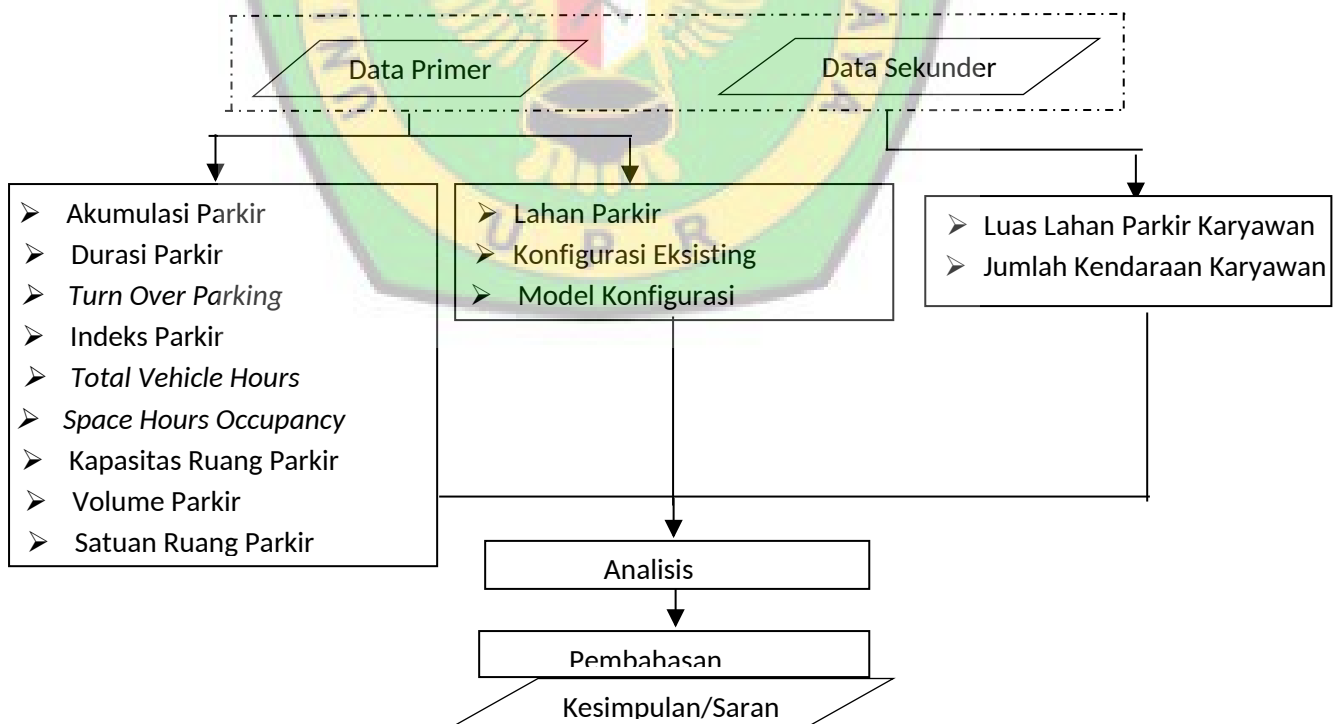
3.4.1 Analisis Kapasitas Dan Kebutuhan Parkir

Analisis yang dilakukan yaitu menghitung kebutuhan parkir akibat adanya tarikan perjalanan pada perbankan dengan luas area ruang parkir yang telah ada di masing-masing perbankan yang diteliti. Analisis kebutuhan parkir dapat dihitung berdasarkan Persamaan 2.1 s/d Persamaan 2.8.

3.4.2 Analisis Model Konfigurasi Parkir

Analisis model konfigurasi parkir merupakan analisis dengan memperhitungkan kesesuaian pemanfaatan lahan parkir terhadap penggunaan pola-pola parkir yang telah ada berdasarkan Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir : 1998.

3.4.3 Bagan Alir Analisis



Gambar 3.2 Bagan Alir Analisis

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan perhitungan pada bab sebelumnya maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Konfigurasi parkir eksisting mobil dan sepeda motor nasabah dan karyawan yaitu sebagai berikut :
 - a. Konfigurasi eksisting parkir mobil nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 11 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 9 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60^0 , 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 24 SRP.
 - b. Konfigurasi eksisting parkir sepeda motor nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dengan masing - masing jumlah petak parkir 55 SRP, 28 SRP dan 29 SRP.
 - c. Konfigurasi eksisting parkir mobil karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 21 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 12 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 180^0 dengan jumlah petak parkir 2 SRP.

- d. Konfigurasi eksisting parkir sepeda motor karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dengan masing - masing jumlah petak parkir 42 SRP, 32 SRP dan 35 SRP.
2. Kemampuan lahan parkir yang sudah ada untuk memenuhi kebutuhan parkir nasabah dan karyawan :
- a. Lahan parkir mobil nasabah pada lokasi BNI Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,36 dengan durasi 0,21 jam/kendaraan, pada lokasi BTN Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,44 dengan durasi 0,34 jam/kendaraan, pada lokasi BCA Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,12 dengan durasi 0,28 jam/kendaraan, sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil, sedangkan lahan parkir motor nasabah pada lokasi BNI Palangka Raya masih memenuhi kebutuhan parkir berdasarkan karakteristik indeks parkir 0,98 dengan durasi 0,28 jam/kendaraan,. Dan lahan parkir motor nasabah pada lokasi BTN Palangka Raya belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,32 dengan durasi 0,34 jam/kendaraan, pada lokasi BCA Palangka Raya masih belum memenuhi berdasarkan karakteristik indeks parkir 1,45 dengan durasi 0,27 jam/kendaraan, sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir sepeda motor.
- b. Lahan parkir mobil karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya belum memenuhi kebutuhan parkir sehingga perlu adanya penambahan luas lahan

parkir mobil, sedangkan pada lokasi BTN Palangka Raya masih memenuhi kebutuhan parkir dan pada lokasi BCA Palangka Raya dengan kondisi parkir mobil karyawan terpisah dengan lokasi yang diteliti, sedangkan lahan parkir sepeda motor karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya dan BTN Palangka Raya belum memenuhi kebutuhan parkir sehingga perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil. Sedangkan lahan parkir sepeda motor karyawan pada lokasi BCA Palangka Raya masih memenuhi kebutuhan parkir.

3. Kebutuhan lahan parkir mobil dan sepeda motor nasabah dan karyawan yaitu sebagai berikut :
 - a. Kebutuhan lahan parkir mobil nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya dan BTN Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar 46 m^2 atau 4 SRP, sedangkan untuk lokasi BCA Palangka Raya kekurangan lahan parkir sebesar $103,5 \text{ m}^2$ atau 9 SRP.
 - b. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah kelebihan lahan parkir sebesar $1,5 \text{ m}^2$ atau 1 SRP, sedangkan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar $16,5 \text{ m}^2$ atau 11 SRP dan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar $19,5 \text{ m}^2$ atau 13 SRP.
 - c. Kebutuhan lahan parkir mobil karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar $172,5 \text{ m}^2$ atau 15 SRP. sedangkan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah kelebihan

lahan parkir sebesar 11,5 m² atau 1 SRP dan BCA Palangka Raya tidak ada karena lokasi parkir mobil yang terpisah.

- d. Kebutuhan lahan parkir sepeda motor karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar 21 m² atau 14 SRP, sedangkan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah kekurangan lahan parkir sebesar 46,5 m² atau 31 SRP dan kebutuhan lahan parkir untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah tersedia kelebihan lahan parkir sebesar 3 m² atau 2 SRP.

4. Konfigurasi terbaik parkir mobil dan sepeda motor nasabah dan karyawan masing-masing lokasi perbankan yaitu sebagai berikut :

- a. Konfigurasi terbaik parkir mobil nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut 30⁰, 60⁰, 90⁰ dan 180⁰ dengan jumlah petak parkir 20 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90⁰ dan 180⁰ dengan jumlah petak parkir 10 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 60⁰ dan 90⁰ dengan jumlah petak parkir 19 SRP.
- b. Konfigurasi terbaik parkir sepeda motor nasabah untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90⁰ dengan masing - masing jumlah petak parkir 57 SRP, 36 SRP dan 45 SRP.
- c. Konfigurasi terbaik parkir mobil karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya adalah pola parkir sudut sudut 30⁰, 60⁰, 90⁰ dan 180⁰ dengan jumlah petak parkir 23 SRP, sedangkan untuk lokasi BTN Palangka Raya adalah pola

parkir sudut 90^0 dan 180^0 dengan jumlah petak parkir 12 SRP dan untuk lokasi BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 180^0 dengan jumlah petak parkir 2 SRP.

- d. Konfigurasi terbaik parkir sepeda motor karyawan untuk lokasi BNI Palangka Raya, BTN Palangka Raya dan BCA Palangka Raya adalah pola parkir sudut 90^0 dengan masing - masing jumlah petak parkir 42 SRP, 46 SRP dan 51 SRP.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis, dapat disampaikan beberapa saran sebagai berikut :

1. a. Perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil nasabah pada lokasi BTN Palangka Raya seluas $34,5 \text{ m}^2$, BCA Palangka Raya seluas $103,5 \text{ m}^2$ dan penambahan luas lahan parkir sepeda motor nasabah pada lokasi BTN Palangka Raya seluas $1,5 \text{ m}^2$.
 - a. Perlu adanya penambahan luas lahan parkir mobil karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya seluas $149,5 \text{ m}^2$, serta penambahan luas lahan parkir sepeda motor karyawan pada lokasi BNI Palangka Raya dan BTN Palangka Raya masing – masing seluas 21 m^2 dan $25,5 \text{ m}^2$.
2. Pihak masing-masing lokasi penelitian hendaknya dapat memperjelas marka parkir agar dapat memaksimalkan lahan parkir yang tersedia.

3. Hasil dari perhitungan analisis kebutuhan parkir dapat dijadikan acuan untuk memperkirakan kebutuhan parkir dan konfigurasi parkir terbaik berdasarkan luasan lahan yang ada.



DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan.
- Anonim. 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Khisty, C.J. 2003. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Kurniawan, G. 2013. *Model Tarikan Perjalanan Dan Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Lokasi Perkantoran di Kota Palangka Raya*, Tugas Akhir, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
- Laksono, R.A. 2014. *Analisis Kebutuhan Parkir Pada Beberapa Kantor Perbankan di Kota Palangka Raya (Studi Kasus Pada Bank Mandiri dan BRI)*, Tugas Akhir, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
- Nugroho, M.A.A. 2007. *Analisis Kapasitas Ruang Parkir Off Street Sepeda Motor ADA Swalayan Setiabudi Semarang*, Tugas Akhir, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang.
- Suthanaya, P.A. 2010. *Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Parkir Pada Pusat Perbelanjaan di Kabupaten Badung*, Jurnal Ilmiah, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Udayana Denpasar.
- Syarifuddin, F. 2017. *Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Bhayangkara di Kota Makassar*, Tugas Akhir, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung.