

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dunia kerja mengalami perkembangan yang cenderung cepat. Perkembangan yang cukup mendasar pada Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim. Dari tahun ke tahun pengguna kendaraan di berbagai tempat sangat tinggi, hal tersebut seiring dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk serta tingginya tingkat perekonomian di suatu perkotaan atau meningkatnya suatu perkotaan menuju suatu kota metropolitan maka akan mengakibatkan meningkatnya kebutuhan akan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan oleh masyarakat kota seperti pusat bisnis, pendidikan, tempat ibadah, perkantoran maupun perdagangan.

Kecenderungan peningkatan kendaraan pengguna kendaraan pribadi ini akan meningkatkan kebutuhan akan fasilitas parkir. Kebutuhan parkir yang tidak terpenuhi inilah yang dapat menimbulkan masalah lalu lintas karena penggunaan badan jalan untuk parkir (*On Street Parking*) dengan kata lain dapat menyebabkan kemacetan karena pengurangan kapasitas jalan dan terganggunya fungsi jalan. Untuk menghindari terjadinya kemacetan ini, maka diharapkan pusat-pusat bisnis, pendidikan, tempat ibadah, perkantoran maupun perdagangan dapat menyediakan tempat parkir kendaraan tersendiri selain penggunaan badan jalan .

Dengan adanya rekrutmen yang dibuka oleh Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim secara otomatis jumlah pegawai dan kepemilikan akan kendaraan sepeda motor dan mobil akan bertambah setiap tahun. Hal ini yang menyebabkan Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim harus memiliki fasilitas untuk menunjang jalannya aktifitas tersebut salah satunya dengan penyediaan tata ruang untuk memenuhi kebutuhan lahan parkir. Terlihat masih banyaknya area parkir yang belum pada posisinya yang ada di setiap sudut kantor. Hal ini yang menyebabkan rasa keamanan dan kenyamanan di Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim

menjadi berkurang. Sebagian besar pegawai Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim menggunakan sepeda motor dan mobil sebagai sarana transportasi, ini disebabkan karena murah dan cepat mencapai tujuan.

Diharapkan dengan adanya analisis tentang kapasitas ruang parkir dapat menjadikan pedoman tentang pengaturan tata guna lahan untuk lahan parkir yang diperlukan kepada pihak perusahaan selaku pihak pengelola dan pegawai sebagai pihak pengguna lahan parkir.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka didapat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik parkir yang ada di Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim?
2. Berapa kebutuhan ruang parkir yang harus disediakan di Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim?
3. Bagaimana solusi apabila ruang parkir yang tersedia selama ini di Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim tidak memenuhi?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik parkir yang ada di Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim;
2. Menentukan kebutuhan ruang parkir yang harus disediakan di Kantor Besar PT Bukit Asam Tbk Tanjung Enim;
3. Menentukan solusi apabila ketersediaan ruang parkir tidak memenuhi.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Survey dilakukan pada salah satu hari kerja, yaitu antara hari senin sampai dengan jumat;
2. Kendaraan parkir yang diteliti adalah sepeda motor dan mobil;

3. Survey dilakukan pada pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 18.00 WIB.
4. Analisa yang dilakukan meliputi karakteristik parkir, volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, kapasitas parkir, serta tingkat pergantian (*turn over*).
5. Diasumsikan jumlah pegawai tidak berubah (tetap).
6. Tidak membahas struktur bangunan parkir, tidak mendesain bangunan, dan tidak mengatur sirkulasi dan pola parkirnya.

1.5 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan dalam laporan tugas akhir ini secara garis besar disusun menjadi lima bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, sistematika penulisan, dan penelitian terdahulu.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisikan tentang mengenai setiap hal yang berhubungan dengan karakteristik dan kebutuhan ruang parkir. Penjelasan diambil berdasarkan buku, jurnal, skripsi dan artikel yang menunjang materi dari penelitian ini.

BAB III METEDOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari lokasi penelitian, data penelitian, pengumpulan data, variabel penelitian, analisa dan pembahasan, jadwal penelitian, dan diagram alir.

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan tentang analisa data hasil penelitian serta pembahasan mengenai hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisikan kesimpulan dan saran yang didapatkan dari penelitian penulis di lokasi penelitian.

1.6 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Penulis	Materi
1	Evaluasi Kapasitas Lahan Parkir Stadion (Studi Kasus Stadion Manahan Solo, Jawa Tengah)	1. Al. Yefa Taruna 2. Ircham 3. Veronica Diana Anis	1. Latar Belakang Rencana pembangunan Jalan Tol Solo-Yogyakarta-YIA Kulon Progo merupakan Stadion Manahan merupakan Stadion yang berada di Kota Solo, Jawa Tengah. Bangunan Stadion Manahan dibangun pada tahun 1989 terletak di kompleks Stadion Gelora Manahan dengan luas 170.000 m ² dan luas bangunan stadion yaitu 33.300 m ² dengan ukuran lapangan Stadion 75 x 111 m ² . Kompleks Gelora Manahan ini selain memiliki Stadion juga ada lapangan tenis, lapangan bisbol, lapangan voli, panjat tebing, dan GOR. Stadion Manahan mempunyai lahan parkir kendaraan roda dua seluas 4500 m ² dan lahan parkir roda empat seluas 8000 m ² , banyaknya spot untuk olahraga di Kompleks Gelora Manahan, maka perlu dilakukan evaluasi kapasitas lahan parkir di Stadion Manahan agar mengetahui kebutuhan lahan parkir, pola parkir yang memadai, dan prediksi kebutuhan parkir mendatang.

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>2. Kesimpulan</p> <p>Berdasarkan studi yang telah dilakukan maka diperoleh beberapa kesimpulan dari hasil penelitian ini yaitu sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Akumulasi maksimum kendaraan roda dua terjadi pada hari minggu sebanyak 413 kendaraan pada pukul 09:00-10:00 WIB, sedangkan akumulasi maksimum roda empat terjadi pada hari minggu sebanyak 106 kendaraan pada pukul 09:00-10:00 WIB. b. Durasi parkir rata-rata di Stadion Manahan untuk kendaraan roda dua adalah 1 jam 9 menit, sedangkan untuk kendaraan roda empat adalah 56 menit. c. Kebutuhan parkir menurut buku Pedoman Fasilitas Parkir untuk jumlah tempat duduk (seat) diatas 15.000 tempat duduk adalah 790 SRP, sedangkan untuk saat ini satuan ruang parkirnya adalah 400 SRP, maka diperlukan penambahan luasan lahan seluas 15.800 m² agar nilai sesuai dengan Buku Pedoman Fasilitas Parkir yaitu 790 SRP.

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>d. Pada hasil perhitungan dalam penelitian mendapatkan nilai tertinggi 180 kendaraan, maka luas lahan yang terpakai adalah 3600 m², dari total keseluruhan lahan parkir 8000 m², maka dapat disimpulkan lahan parkir roda empat di Stadion Manahan masih mencukupi.</p> <p>e. Prediksi kebutuhan lahan parkir untuk kendaraan roda dua pada 2 tahun mendatang masih mencukupi yaitu 2412 m² yang terpakai dari total lahan parkir 4500 m², sedangkan untuk prediksi 5 tahun mendatang kebutuhan lahan parkir kendaraan roda dua tidak mencukupi karena lahan parkir yang terpakai 7215 m² dari total lahan parkir yang tersedia 4500 m², maka dibutuhkan penambahan luasan lahan parkir 2715 m² agar tercukupi.</p> <p>f. Prediksi kebutuhan lahan parkir untuk kendaraan roda empat pada 2 tahun mendatang masih mencukupi yaitu 7460 m² yang terpakai dari total lahan parkir 8000 m², sedangkan untuk prediksi 5 tahun mendatang kebutuhan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>lahan parkir kendaraan roda dua tidak mencukupi karena lahan parkir yang terpakai 22280 m² dari total lahan parkir yang tersedia 8000 m², maka dibutuhkan penambahan luasan lahan parkir 14280 m² agar tercukupi.</p>
2	<p>Evaluasi Kebutuhan Lahan Parkir Pada Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura Pontianak</p>	<p>1. Mahmugi 2. Akhmadali 3. Eti Sulandari</p>	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi (Effendi 2002; Setiawan, 2003; Nawawi, 2015). Masalah perparkiran terjadi di kota-kota besar dan kotakota yang sedang berkembang (Aminah, 2006; Darmawan, 2007). Masalah perparkiran dapat mempengaruhi pergerakan kendaraan. kendaraan melewati tempat yang mempunyai aktivitas tinggi, mengakibatkan laju pergerakannya akan terhambat kendaraan yang parkir di badan jalan. Hal ini menyebabkan terjadinya kemacetan pada jalan. Dalam usaha menangani masalah parkir, diperlukan pengadaan area lahan cukup dan penentuan bentuk permodelan parkir yang tepat pada lahan perparkiran. Kebutuhan akan lahan parkir</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>(<i>demand</i>) dan prasarana yang dibutuhkan (<i>supply</i>) haruslah seimbang dan disesuaikan dengan karakteristik perparkiran (Darmawan, 2007; Effendi, 2002) Berdasarkan pengamatan di lapangan pada kampus Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura Pontianak, kurangnya kenyamanan bagi beberapa pengguna parkir untuk menempatkan atau mengeluarkan kendaraannya pada area parkir sehingga ada beberapa pengendara yang sengaja memarkirkan kendaraannya tidak pada tempat parkir yang seharusnya. Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi guna mengetahui kebutuhan ruang parkir yang seharusnya di sediakan oleh kampus Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura Pontianak.</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>Berdasarkan dari hasil penelitian, Penggaduh pada kawasan ZoSS dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :</p> <p>a. Untuk area parkir motor pada Pos I sebanyak 427 kendaraan sedangkan yang tersedia sebanyak 793 petak parkir, pada Pos II sebanyak 18 kendaraan sedangkan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>yang tersedia sebanyak 74 petak parkir, pada Pos III sebanyak 48 kendaraan sedangkan yang tersedia sebanyak 42 petak parkir, pada Pos IV sebanyak 59 kendaraan sedangkan yang tersedia sebanyak 309 petak parkir.</p> <p>b. Untuk area parkir mobil pada Pos I sebanyak 47 kendaraan sedangkan yang tersedia sebanyak 24 petak parkir, pada Pos II sebanyak 29 kendaraan sedangkan yang tersedia sebanyak 68 petak parkir, pada Pos III sebanyak 34 kendaraan sedangkan yang tersedia sebanyak 29 petak parkir, pada Pos IV sebanyak 2 kendaraan namun tidak terdapat area untuk parkir mobil dan disini di rencanakan dibuat 5 petak parkir untuk mobil.</p> <p>c. Untuk area parkir motor perlu adanya perluasan untuk area parkir motor pada Pos III karena tidak memadai untuk lima tahun yang akan datang.</p> <p>d. Untuk area parkir mobil yang dibutuhkan untuk dilakukan perluasan ialah pada Pos I dan Pos III, namun pada Pos IV yang berada di belakang itu harus</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>direncanakan untuk petak parkir mobil karena belum adanya area khusus untuk parkir mobil.</p>
3	<p>Evaluasi Kapasitas Parkir Kendaraan Bermotor Roda Dua Pada Stasiun Commuter Line Tangerang</p>	<p>1. Indah Handayasari 2. Gita Puspa Artiani</p>	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Salah satu stasiun commuter line dengan akses terdekat di wilayah Tangerang adalah Stasiun Tangerang dimana letaknya paling ujung yang melayani rute Tangerang-Duri. Mengingat lokasi stasiun ini merupakan stasiun terdekat menyebabkan calon pengguna commuter line melakukan keberangkatan menggunakan Stasiun Tangerang. Selain itu juga, jumlah penumpang yang menggunakan jasa transportasi ini terus meningkat seiring dengan perubahan sistem pengelolaan oleh KCI, mulai dari penataan kereta khusus wanita, kursi khusus lansia, ibu hamil, dan balita, dilanjutkan lagi membenahan sistem dari tiket manual beralih ke tiket elektronik (E-Ticketing) dengan tarif yang murah. Perbaikan lain yang dilakukan tidak hanya pada perubahan sistem tetapi juga pada struktur bangunan, baik pada bangunan pelengkap (stasiun) maupun bangunan lainnya serta ditunjang dengan lingkungan yang bersih dan tertata rapi.</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>Dari perubahan-perubahan tersebut, menjadi daya tarik tersendiri bagi calon pengguna menggunakan sarana umum kereta rel listrik (KRL). Semakin meningkatnya jumlah penumpang KRL yang melakukan awal keberangkatan perjalanannya pada Stasiun Tangerang turut mempengaruhi ketersediaan lahan parkir di area stasiun. Hal ini dikarenakan penumpang lebih sering memilih menggunakan kendaraan pribadi dari tempat tinggal menuju ke stasiun kemudian memarkirkan kendaraannya dan melanjutkan perjalanan menggunakan jasa commuter line. Kondisi sarana parkir yang tersedia saat ini pada Stasiun Tangerang sudah cukup baik dengan adanya pengaturan parkir menggunakan tiket parkir. Namun demikian perlu adanya kajian mengenai kebutuhan kapasitas parkir khususnya bagi kendaraan bermotor roda dua untuk memenuhi permintaan pengguna commuter line yang terus bertambah dari waktu ke waktu sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi calon penumpang dalam menggunakan jasa parkir pada stasiun commuter line serta menentukan kebutuhan dan model</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>penataan parkir pada Stasiun Commuter Line Tangerang.</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>a. Berdasarkan hasil perhitungan data didapatkan akumulasi parkir rata-rata mencapai 1032 kendaraan, rata-rata volume kendaraan terbesar 2007 kendaraan dan rata-rata durasi parkir dalam penggunaan lahan parkir setiap harinya 7 jam per kendaraan.</p> <p>b. Dari hasil kajian diperoleh bahwa kebutuhan parkir untuk kendaraan roda dua yaitu 2790 unit ruang parkir sedangkan yang tersedia sebesar 1218 unit ruang parkir dan nilai indeks parkir yang didapatkan keseluruhannya > 1 sehingga dapat dinyatakan lahan parkir bermasalah atau melebihi kapasitas.</p> <p>c. Penerapan pola parkir menyudut 900 dapat digunakan sebagai salah satu alternatif solusi untuk meningkatkan kapasitas ruang parkir.</p>
4	Evaluasi karakteristik dan kebutuhan ruang parkir sepeda motor (studi kasus PT. Tirta	1. Grisela Nurinda Abdi 2. Aisyah Nur Jannah	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Parkir adalah salah satu masalah penting pada bidang transportasi. Hal ini dikarenakan fasilitas pemberhentian kendaraan memerlukan lahan dengan kapasitas yang sesuai dengan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
	Investama Wonosobo)		<p>kebutuhan agar tidak mengganggu fasilitas yang lain. Berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Tahun 1996, parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Permasalahan parkir juga terjadi pada parkir khusus sepeda motor PT Tirta Investama (TIV) Wonosobo / Pabrik Aqua Wonosobo. Pada awalnya, PT TIV Wonosobo memiliki fasilitas parkir sepeda motor yang terletak di belakang gudang suku cadang dengan akses keluar dan masuk sepeda motor yang bersebelahan dengan jalan masuk mobil dan truk. Dampak dari hal tersebut adalah terdapatnya titik cross/pertemuan antara sepeda motor dengan mobil atau truk yang dapat menimbulkan potensi insiden di tempat kerja dan menurunnya efisiensi pergerakan kendaraan. PT TIV Wonosobo kemudian memindahkan fasilitas parkir ke tempat baru yang memiliki akses terbatas hanya untuk sepeda motor (tanpa adanya pertemuan dengan mobil atau truk). Namun demikian, fasilitas parkir sepeda motor yang tergolong baru tersebut dirasa kurang nyaman karena terlalu sempit</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>dan kurangnya ruang parkir. Hal ini terlihat dari kondisi eksisting dimana beberapa sepeda motor tidak diparkir di tempat-tempat yang telah disediakan, tetapi diparkir di jalan masuk dan gang yang membuat akses parkir semakin sempit. Menurut Munawar (2011), pada umumnya kompleks perkantoran sudah menyediakan fasilitas parkir, namun terdapat kantor tertentu yang bangkitan parkirnya cukup besar, sehingga tidak tertampung oleh fasilitas yang ada. Begitupun di fasilitas parkir sepeda motor baru di PT TIV Wonosobo. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui karakteristik parkir sepeda motor sehingga dapat dilakukan evaluasi untuk mendapatkan desain yang sesuai. Evaluasi fasilitas parkir dapat dilakukan dengan beberapa metode. Metode pertama dilakukan dengan membandingkan luas lahan parkir eksisting dengan kebutuhan luas lahan parkir yang didasarkan kepada Satuan Ruang Parkir (SRP) menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Tahun 1996 dan jumlah kendaraan parkir (Nabal, 2014). Metode kedua adalah dengan membandingkan Kebutuhan Ruang</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>Parkir (KRP) menurut Hobbs (1995) dan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Tahun 1996 (Iman, 2018) dengan Satuan Ruang Parkir (SRP) yang tersedia (Sulistiani dan Munawar, 2018) (Maslina dan Irawan, 2020). KRP didapatkan melalui parameter-parameter karakteristik parkir. Metode lainnya dalam mengevaluasi fasilitas parkir adalah dengan menggunakan bantuan software Auto Parkir (Sulistiani dan Munawar, 2018). Berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa metode kedua yaitu membandingkan Kebutuhan Ruang Parkir (KRP) menurut Hobbs (1995) dan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Tahun 1996 dengan Satuan Ruang Parkir (SRP) yang tersedia adalah metode yang paling populer digunakan untuk mengevaluasi fasilitas parkir.</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>Berdasarkan pengambilan data di lapangan, dapat diketahui karakteristik parkir sebagai berikut. Durasi parkir mayoritas adalah lebih dari 2 jam, akumulasi parkir dalam satu jam terbanyak terjadi pada hari Selasa pukul</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>13.00-14.00 sebanyak 203 kendaraan, volume parkir tertinggi terjadi pada hari Selasa pukul 13.00-14.00 sebesar 249 kendaraan/jam, kapasitas statis fasilitas parkir adalah 168 SRP, indeks parkir adalah 120,8%, turn over yang terjadi adalah 1,48 kali, dan nilai okupansi yang melebihi 100% terjadi pada pukul 08.00-09.00 (Selasa), 09.00-10.00 (Senin dan Selasa), serta 13.00-14.00 (Senin dan Selasa). Kebutuhan Ruang Parkir (KRP) dengan metode Hobbs (1995) melalui perhitungan karakteristik parkir adalah sebesar 223 SRP dan menurut Pedoman Teknik Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1996) adalah 235 SRP. Apabila dibandingkan dengan kapasitas eksisting sebesar 168 SRP, maka diperlukan penambahan gedung parkir sepeda motor PT TIV Wonosobo. Namun karena lahan yang tersedia tidak memungkinkan untuk membuat 223 SRP, maka dari itu alternatif desain tambahan gedung parkir hanya memuat 206 SRP.</p>
5	Evaluasi Kapasitas Areal Parkir Kampus Universitas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nova Riyanti Simanjuntak 2. Desriantomy 	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Universitas Palangka Raya (UPR) merupakan universitas negeri pertama dan tertua di Provinsi Kalimantan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
	<p>Palangka Raya Berdasarkan Kebutuhan Satuan Ruang Parkir (SRP)</p>	<p>3. Sutan Parasian Silitonga</p>	<p>Tengah. UPR berdiri sejak 56 tahun yang lalu yakni pada tanggal 10 November 1963. Setiap tahun terjadi kenaikan jumlah mahasiswa/mahasiswi di UPR, kenaikan jumlah mahasiswa/mahasiswi UPR juga diakibatkan oleh dibukanya beberapa jurusan baru. Hal ini sangat berpengaruh terhadap kenaikan jumlah pengguna kendaraan bermotor atau transportasi lainnya di UPR. Permasalahan yang terjadi akibat naiknya jumlah pengguna kendaraan bermotor bukan hanya kemacetan, namun juga kebutuhan areal parkir akan meningkat. Peningkatan jumlah kendaraan parkir yang tidak disesuaikan dengan kapasitas areal parkir nantinya akan mengakibatkan terjadinya on street parking (parkir di jalan). Dari pengamatan yang dilakukan di lapangan, kondisi kapasitas areal parkir dan jumlah kendaraan yang parkir mengalami over capacity. Keadaan ini akan dapat mengakibatkan terjadinya on street parking (parkir di jalan) dan kemacetan di areal tersebut, sehingga perlu dilakukan penanganan yang lebih serius untuk mengatasi permasalahan areal parkir ini.</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>Penelitian ini akan meneliti kondisi areal parkir di Universitas Palangka Raya saat ini, besar kapasitas areal parkir saat ini dan jumlah kendaraan parkir yang ada di UPR. Diharapkan nantinya akan diperoleh kondisi eksisting areal parkir Universitas Palangka Raya dan jumlah kendaraan parkir di Universitas Palangka Raya, diselaraskan dengan kondisi areal parkir yang layak sesuai dengan jumlah kendaraan parkir di Universitas Palangka Raya. Besarnya Kapasitas Areal Parkir yang ada di Universitas Palangka Raya merupakan sebuah kebijakan jangka panjang UPR untuk dapat melakukan perencanaan atau penataan areal parkir sesuai dengan jumlah kendaraan parkir di UPR agar tidak mengganggu lalu lintas kendaraan atau pengguna jalan di lingkungan UPR. Penataan areal parkir yang sesuai dengan besarnya kapasitas yang ada, akan mendukung kenyamanan dan keteraturan pada kendaraan parkir di UPR. Sehingga diharapkan nantinya lingkungan Universitas Palangka Raya terdapat areal parkir yang teratur, rapi dan nyaman. Kapasitas Areal Parkir Universitas Palangka Raya yang layak</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>dan memadai dapat membuat mahasiswa/mahasiswi Universitas Palangka Raya tidak mengalami kesulitan saat keluar dan masuk kendaraan parkir. Berdasarkan uraian di atas, diperlukan suatu penelitian untuk melakukan Evaluasi Kapasitas Areal Parkir Kampus Universitas Palangka Raya berdasarkan Kebutuhan Satuan Ruang Parkir (SRP). Dalam penelitian ini akan meneliti berapa besar kapasitas areal parkir Kampus Universitas Palangka Raya berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besar kapasitas areal parkir Kampus Universitas Palangka Raya berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP)</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>a. Besar kapasitas areal parkir Kampus UPR saat ini untuk keseluruhannya ditotalkan adalah 31.847 kendaraan untuk sepeda motor dan 11.753 kendaraan untuk mobil.</p> <p>b. Kapasitas areal parkir Kampus UPR yang bermasalah terjadi pada Kawasan 2 Program Studi Keguruan dan Kawasan 5 Fakultas Ekonomi ditunjukkan dengan hasil nilai indeks parkir 1,73% pada Kawasan 2</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>dan 1,31 pada Kawasan 5 diperlunya penambahan areal parkir pada Kawasan tersebut.</p> <p>c. Setelah dilakukan pengaturan parkir untuk mendapatkan kapasitas areal parkir ternyata jumlah kendaraan masih ditampung dalam areal parkir. Jumlah kendaraan parkir yang terlihat over capacity lebih dikarenakan tidak dilakukan pengaturan pola parkir yang optimal</p>
6	<p>Evaluasi Kebutuhan Ruang Parkir di Pasar Larangan Sidoarjo</p>	<p>1. Muammar Fahrul 2. Adhi Muhtadi 3. Hendro Sutowijoyo</p>	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Perparkiran merupakan salah satu bagian yang penting dari kegiatan transportasi kota. Perparkiran juga menjadi salah satu masalah yang sering sekali dijumpai dalam hal transportasi, terutama dalam penyebab kemacetan yang sedang merajalela di berbagai kota besar yang sedang berkembang, begitupun di Indonesia. Masalah perparkiran juga akan muncul apabila kebutuhan parkir lebih besar dari fasilitas parkir yang tersedia. Pertambahan jumlah penduduk dan perkembangan perekonomian pada saat ini memberikan dampak pada peningkatan pendapatan penduduk, sehingga menyebabkan peningkatan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>kepemilikan kendaraan pribadi, namun hal ini tidak diimbangi dengan penambahan lahan parkir. Hal ini menyebabkan terjadinya kekurangan lahan parkir, yang menjadi masalah perparkiran di kota. Dalam usaha menangani masalah sistem perparkiran, maka diperlukan perencanaan yang baik, yaitu lahan parkir yang mencukupi dan bentuk penentuan pola parkir yang tepat, dimana kebutuhan akan lahan parkir (demand) dan prasarana yang dibutuhkan (supply) haruslah seimbang dan disesuaikan dengan standard perparkiran (Dirjen Perhubungan Darat, 1998). lokasi Pasar Larangan ini karena diwaktu hari libur atau hari-hari besar seperti hari raya idul fitri, natal dan tahun baru saat pagi dan sore hari, pukul 06.00 – 10.00 dan 16.00 – 18.00. Pasar ramai banyak nya pengunjung dan banyak juga yang menggunakan kendaraan pribadi sehingga menyebabkan volume ruang parkir untuk menampung semua kendaraan tersebut menjadi tidak bisa menampung semua kendaraan. dan sering terjadi pengunjung memarkir kendaraan pribadinya ditepi jalan raya saat daya tampung ruang parkir pasar</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>penuh sehingga mengakibatkan kemacetan di ruas jalan tersebut. Sehingga agar mampu memberikan layanan yang baik dan meminimalkan berbagai masalah masalah perparkiran dimasa yang akan datang. Sehingga, kami berencana melakukan studi yaitu “Evaluasi Kebutuhan Ruang Parkir di Pasar Larangan Sidoarjo”</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan pada penelitian ini didapat beberapa kesimpulan yaitu :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Karakteristik parkir pada lahan parkir Pasar Larangan Sidoarjo terdiri dari : <ol style="list-style-type: none"> i. Durasi parkir maksimum sepeda motor yakni 540 menit pada hari minggu dengan total 5 kendaraan dan durasi parkir maksimum mobil yakni 510 menit pada hari minggu dengan total 3 kendaraan. ii. Durasi parkir rata-rata sepeda motor pada Hari Minggu yakni 136.98 menit dan Hari Selasa 151.95 menit. Sedangkan untuk durasi parkir rata-rata mobil pada Hari Minggu yakni 25.46 menit dan Hari Selasa 16.80 menit.

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>iii. Akumulasi maksimum parkir kendaraan sepeda motor adalah sebesar 543 pada Hari Minggu. Sedangkan akumulasi maksimum parkir kendaraan mobil adalah 196 pada Hari Minggu.</p> <p>iv. Volume parkir masuk maksimum sepeda motor yaitu pada hari Minggu sebesar 256 kendaraan, sedangkan jumlah maksimum sepeda motor yang keluar parkir sebanyak 233 kendaraan. Untuk volume parkir masuk maksimum mobil yaitu pada hari Minggu sebesar 67 kendaraan, sedangkan jumlah maksimum mobil yang keluar parkir sebanyak 32 kendaraan.</p> <p>v. Indeks parkir sepeda motor pada Hari Minggu adalah sebesar 113.13% sedangkan indeks parkir kendaraan pada Hari Selasa yakni sebesar 110.21% dan untuk indeks parkir mobil pada Hari Minggu adalah sebesar 245% sedangkan indeks parkir kendaraan pada Hari Selasa yakni sebesar 162.5%.</p> <p>vi. Kapasitas statis yang tersedia di lahan parkir Pasar Larangan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>Sidoarjo adalah 480 SRP untuk sepeda motor dan 80 SRP untuk mobil. Kapasitas dinamis sepeda motor adalah 1072 kendaraan dan untuk kapasitas dinamis mobil yakni 961 kendaraan.</p> <p>vii. Turnover parkir sepeda motor pada Hari Minggu adalah 6.95 kali dan pada Hari Selasa adalah 6.57 kali. Untuk Turnover parkir mobil pada Hari Minggu adalah 6.87 kali dan pada Hari Selasa adalah 5.06 kali.</p> <p>viii. Okupansi maksimum untuk kendaraan sepeda motor parkir pada Hari Minggu 113.13% (jam 09.30 - 10.00) dan pada Hari Selasa 110.21% (jam 06.30 – 07.00). dan Okupansi maksimum untuk kendaraan mobil parkir pada Hari Minggu 245% (jam 10.00 - 10.30) dan pada Hari Selasa 162.50% (jam 10.00 – 10.30).</p> <p>b. Kebutuhan ruang parkir (KRP) yang harus disediakan untuk parkir kendaraan sepeda motor adalah 597 SRP dan untuk mobil 216 SRP maka diperlukan ruang / lahan parkir tambahan untuk memenuhi</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>kebutuhan ruang parkir yang tersedia.</p> <p>c. Dari hasil analisa perhitungan keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa kapasitas lahan parkir untuk sepeda motor yang ada sekarang tidak mencukupi kebutuhan parkir, masih kurang 117 SRP. Sedangkan untuk kapasitas lahan parkir untuk mobil juga tidak mencukupi kebutuhan parkir, masih kurang 136 SRP.</p> <p>d. Untuk analisa kebutuhan parkir untuk 5 tahun yang akan datang. Memerlukan penambahan SRP yakni untuk sepeda motor sebesar 245 SRP dan mobil 286 SRP.</p>
7	<p>Evaluasi Kebutuhan Lahan Parkir Pada Area Parkiran Kampus Fisip Universitas Atma Jaya Yogyakarta</p>	<p>Alfred Rodriques Januar Nabal</p>	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Perparkiran bukanlah suatu fenomena yang baru. Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi. Masalah perparkiran terjadi di kota-kota besar dan kota-kota yang sedang berkembang. Masalah perparkiran dapat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktivitas tinggi laju</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan. Hal ini menyebabkan terjadinya kemacetan pada jalan tersebut. Dalam usaha menangani masalah tersebut, maka diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup dan penentuan bentuk permodelan parkir yang tepat pada lahan parkir yang ada, dimana kebutuhan akan lahan parkir (demand) dan prasarana yang dibutuhkan (supply) haruslah seimbang dan disesuaikan dengan karakteristik perparkiran. Masalah perparkiran dapat terjadi di berbagai tempat, termasuk di area kampus. Tingginya angka mahasiswa pengguna kendaraan memberikan masalah tersendiri dalam mengatur dan menyediakan lahan parkir di wilayah kampus. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya dampak lanjutan yang mungkin terjadi, seperti ketidaknyamanan mahasiswa saat memarkirkan kendaraan, memarkirkan kendaraan di luar area parkir, dan sebagainya. Salah satu kampus yang mempunyai permasalahan mengenai lahan parkir adalah kampus Fisip Universitas Atma Jaya Yogyakarta.</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>Penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi lahan parkir di wilayah kampus Fisip Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Evaluasi ini merupakan tahap penting yang harus dilakukan, agar dapat mengidentifikasi permasalahan yang terjadi pada perparkiran di Kampus tersebut. Evaluasi ini terbatas pada identifikasi kebutuhan lahan parkir dan tingkat kenyamanan pengguna lahan parkir. Untuk mendapatkan data-data tersebut, dilakukan survei lapangan berupa penghitungan berbagai jenis kendaraan yang memasuki area parkir kampus Fisip dan penyebaran data kuisisioner kepada mahasiswa Fisip yang menggunakan lahan parkir.</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>Setelah melakukan analisis hasil survei yang dilakukan di parkir Kampus Fisip UAJY, diperoleh beberapa kesimpulan berikut ini: (1) Karakteristik parkir mobil disajikan pada Tabel 11. (2) Karakteristik Parkir Motor disajikan pada Tabel 12. Hasil analisis data kuisisioner menunjukkan beberapa kesimpulan sebagai berikut: (1) Berdasarkan hasil analisis data kuisisioner di atas, dapat disimpulkan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>bahwa tingkat keamanan parkir di Kampus Fisip UAJY masih baik. (2)</p> <p>Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa masalah perilaku mahasiswa untuk mengikuti sistem parkir yang diterapkan di parkir Kampus Fisip UAJY masih dikategorikan cukup baik. (3)</p> <p>Berdasarkan hasil analisis data, disimpulkan fasilitas dan tempat parkir kurang memadai. Hal ini disebabkan luasan parkir tidak mencukupi untuk menampung jumlah kendaraan yang masuk ke area Kampus Fisip. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa parkir Kampus Fisip UAJY memiliki tingkat keamanan yang cukup baik dan perilaku mahasiswa yang masih cukup baik. Akan tetapi fasilitas dan luasan parkir yang kurang memadai menjadi kendala utama yang saat ini dialami. Hal tersebut didukung oleh hasil analisis kebutuhan lahan parkir.</p>
8	Evaluasi Kinerja Parkir Off-Street Pada Pusat Perbelanjaan Di Kota Malang	1. Maulidya Dewi Masitha 2. Budi Sugiarto Waloejo	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Meningkatnya perkembangan di perkotaan menyebabkan bertambahnya kepadatan penduduk di perkotaan. Perkembangan tersebut tidak seiring</p>

No	Judul	Penulis	Materi
	(Studi Kasus: Malang Plasa, Plasa Gajah Mada, Dan Plasa Matahari)	3. Imma Widyawati Agustin	<p>dengan pertumbuhan prasarana pendukung yang tumbuh kurang dari 1% (Suthayana, 2010). Salah satunya penyediaan fasilitas parkir.</p> <p>Pertumbuhan penduduk yang seiring dengan pertumbuhan kendaraan di Kota Malang sebesar 7-10% per tahunnya (BPS Kota Malang, 2015) menyebabkan permasalahan seperti adanya parkir pada badan jalan. Parkir pada badan jalan tersebut diakibatkan jumlah kendaraan parkir pada gedung (off-street) tidak dapat tertampung.</p> <p>Selain itu, adanya parkir pada badan jalan dapat menyebabkan penurunan kinerja lalu lintas yang diakibatkan oleh kapasitas jalan yang berkurang akibat parkir (Kurniawati, 2007) Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara dengan pengemudi meninggalkan kendaraannya atau berhenti beberapa saat/cukup lama sesuai dengan kebutuhan (Fadli, 2017). Menurut Pedoman Perencanaan Dirjen Perhubungan Darat (1998), tata letak parkir terbagi dua yaitu parkir di luar badan jalan (off street parking) dan parkir pada badan jalan (on street parking). Menurut Tamin (2000),</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>penempatan lokasi parkir yang terlalu jauh dari tujuan akan membuat seseorang beralih ke tempat lain karena itu penempatan lokasi parkir haruslah diusahakan sedekat mungkin dengan perjalanan. Sehingga, fasilitas parkir perlu disediakan secara memadai untuk menunjang pengembangan sistem transportasi perkotaan. Salah satu permasalahan parkir di Kota Malang yaitu pada pusat perbelanjaan, dimana bangunan parkir tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang parkir seperti pada Malang Plasa, Plasa Gajah Mada, dan Plasa Matahari.</p> <p>Berdasarkan RTRW Kota Malang Tahun 2010- 2030, Kecamatan Klojen diarahkan sebagai kawasan pusat kota dengan arahan untuk pengembangan kegiatan pemerintah, peribadatan, perkantoran, perdagangan dan jasa berskala regional. Dimana ketiga pusat perbelanjaan tersebut terletak pada Jalan K.H Agus Salim yang merupakan salah satu kawasan pada Kecamatan Klojen. Berdasarkan hasil pengamatan awal oleh peneliti (2017) terdapat permasalahan parkir yaitu pada area parkir Malang Plasa khususnya parkir kendaraan roda dua, jalur gang yang</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>berfungsi untuk keluar masuknya kendaraan dialih fungsikan untuk parkir kendaraan. Akibatnya, baik pengunjung yang masuk dan keluar parkir akan kesulitan untuk memarkir kendaraannya. Berdasarkan Pedoman Perencanaan dan Fasilitas Parkir (1998), lebar jalur gang untuk kendaraan roda dua dengan sudut parkir 90° sebesar 1,6 m. Berdasarkan hasil pengamatan awal oleh peneliti (2017), area parkir basement pada Plaza Matahari tidak disediakan parkir khusus kendaraan bongkar muat barang. Waktu yang diperlukan untuk lamanya bongkar muat lebih dari 15 menit dan menggunakan parkir mobil untuk pengunjung. Sehingga, pengunjung yang khususnya menggunakan mobil kesulitan mencari parkir. Hal tersebut tidak sesuai dengan Pedoman Perencanaan dan Fasilitas Parkir Tahun 1998. Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang telah diuraikan, maka penelitian ini mengukur kinerja parkir di luar badan jalan dan parkir badan jalan. Pada penelitian ini dibagi menjadi 2 (dua) waktu yaitu pada hari kerja (weekday) dan pada hari libur (weekend). Sehingga, dapat diketahui</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>arahan rekomendasi yang tepat dalam menangani permasalahan kinerja parkir.</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>Kinerja parkir pada Malang Plasa, Plasa Gajah Mada, dan Plasa Matahari serta pada parkir on street menunjukkan bahwa jumlah kendaraan baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat relatif lebih banyak pada hari Sabtu (weekend) dibandingkan pada hari Kamis (weekday). Hal ini disebabkan jumlah pengunjung yang lebih banyak pada saat weekend karena merupakan hari libur. Berikut merupakan kinerja parkir pada studi ini:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Volume parkir terbanyak yaitu pada hari Sabtu (weekend), dimana rata-rata jumlah kendaraan roda dua terbanyak pada Plasa Gajah Mada sebesar 178 kendaraan/jam pada waktu siang dan rata-rata jumlah kendaraan roda empat sebesar 99 kendaraan/jam. Sementara itu, pada parkir on street, volume parkir terbanyak pada segmen I sebesar 71 kendaraan/jam. b. Akumulasi parkir tertinggi pada Plasa Gajah Mada, dimana sebanyak 87 kendaraan roda dua pada pukul 19.01- 20.00 dan 24 kendaraan roda

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>empat pada pukul 18.00-19.00.</p> <p>Sedangkan, pada parkir on street sebanyak 58 kendaraan pada segmen III pada pukul 18.00-19.00.</p> <p>c. Rata-rata durasi parkir pada ketiga pusat perbelanjaan yaitu rentang 91-120 menit sebesar 21,71% pada Plasa Gajah Mada. Dalam hal ini, kendaraan roda empat lebih lama daripada kendaraan roda dua. Durasi parkir on street tertinggi yaitu pada segmen I sebesar 120 menit atau 2 jam.</p> <p>d. Kapasitas parkir dipengaruhi oleh durasi parkir dan jumlah petak parkir yang tersedia. Dalam hal ini, kapasitas parkir kendaraan roda dua terbesar pada Malang Plasa sebanyak 50 kendaraan/jam, sedangkan kapasitas parkir kendaraan roda empat terbesar pada Plasa Matahari sebanyak 25 kendaraan/jam. Pada parkir on street, kapasitas parkir terbesar pada segmen II sebesar 33 kendaraan/jam.</p> <p>e. Indeks parkir pada ketiga pusat perbelanjaan tertinggi pada kendaraan roda dua dengan nilai indeks paling tinggi sebesar 217,50% pada pukul 19.01-20.00</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>pada Plasa Gajah Mada. Sama halnya dengan parkir on street, dimana nilai indeks parkir melebihi 100% artinya lahan parkir tidak dapat menampung kendaraan roda.</p> <p>f. Tingkat pergantian parkir yaitu lamanya pengguna parkir untuk mendapatkan tempat parkir. Tingkat pergantian parkir tertinggi yaitu pada kendaraan roda empat, dimana waktu parkir relatif lebih lama dibandingkan kendaraan roda dua.</p> <p>g. Penyediaan parkir dipengaruhi oleh durasi parkir, jumlah petak yang tersedia, dan lama waktu pengamatan. Penyediaan parkir untuk kendaraan roda dua lebih besar dibandingkan kendaraan roda empat.</p> <p>Arahan rekomendasi dalam mengatasi permasalahan parkir yaitu kebijakan parkir progresif maupun pengendalian waktu parkir. Parkir progresif yaitu tarif parkir yang didasarkan pada lamanya penggunaan lahan parkir.. Alat bantu yang dapat dipergunakan yaitu seperti alat pengukur parkir atau sistem kartu disk maupun sistem karcis. Kebijakan ini diterapkan dalam mengatasi</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>permasalahan kinerja parkir yaitu durasi parkir.</p> <p>Sementara itu, kebijakan lain yang dapat diterapkan yaitu pemberlakuan pembatasan waktu parkir yang diterapkan di wilayah studi dengan penetapan waktu-waktu tertentu (jam puncak) khususnya siang hari dilarang adanya kegiatan parkir untuk kendaraan barang. Kebijakan ini dapat mengatasi permasalahan kinerja parkir seperti kapasitas parkir.</p> <p>Berdasarkan hasil studi terdapat beberapa saran yang dapat diberikan untuk pihak-pihak terkait antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Bagi masyarakat diharapkan mematuhi aturan parkir dengan memarkir kendaraan sesuai dengan petak parkir yang disediakan. b. Masyarakat lebih diharapkan lebih mengutamakan untuk menggunakan transportasi umum daripada kendaraan pribadi. Sehingga, parkir yang disediakan tercukupi dan tidak meluap parkir pada badan jalan yang dapat menyebabkan kemacetan. c. Bagi pemerintah, studi ini dapat digunakan sebagai acuan dalam pengambilan kebijakan dalam

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>menangani permasalahan parkir di Kota Malang.</p> <p>d. Perlu adanya peraturan baru yang dibuat oleh pemerintah mengenai pembatasan penggunaan transportasi pribadi seperti kiss and ride, dalam kaitannya pada kawasan yang memiliki tarikan pergerakan yang besar sehingga parkir tidak meluap hingga ke badan jalan yang dapat menyebabkan kemacetan pada jalan.</p> <p>e. Bagi akademisi, pada penelitian selanjutnya diharapkan tidak hanya mengkaji kinerja parkir namun dapat menghasilkan kebutuhan parkir. Penelitian ini juga dapat dikaitkan dengan studi lanjutan mengenai kajian parkir on street agar dapat terelokasi sehingga tidak parkir pada badan jalan yang dapat mengganggu kinerja jalan.</p> <p>f. Dalam penelitian ini, lokasi studi yang dipilih didasarkan pada RTRW Kota Malang tahun 2010-2030. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menambah analisis tarikan pergerakan dalam pengaruhnya dengan kebutuhan parkir.</p>

No	Judul	Penulis	Materi
9	Evaluasi Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Daerah Gunung Jati Kota Cirebon	1. Ilham Nursamsi 2. Andrean Maulana	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Seiring berjalannya waktu, peningkatan pertumbuhan penduduk berbanding dengan tingginya tingkat perekonomian di suatu kawasan perkotaan atau dapat dikatakan bahwa peningkatan suatu kawasan perkotaan menjadi kota besar akan berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan fasilitas yang menunjang kebutuhan masyarakat seperti pusat bisnis, pendidikan, perkantoran dan perdagangan. Akibat dari bertambahnya jumlah penduduk tersebut berdampak negatif terhadap berkurangnya lahan terbuka, diperlukan proses desain yang tepat dan memenuhi aturan teknis yang berlaku, terutama pada gedung dengan fungsi publik seperti rumah sakit (PP No. 36, 2005). Rumah sakit sebagai salah satu infrastruktur pelayanan kesehatan, area parkir yang memadai perlu untuk diperhatikan. Perencanaan sistem parkir terlihat sederhana, tetapi memiliki efek yang cukup berpengaruh apabila kurang memadai pada suatu bangunan. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, bahwa sentra bisnis adalah salah satu yang membutuhkan lahan parkir tinggi, yang dimaksud sentra bisnis dalam hal</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>ini adalah Rumah Sakit, yaitu Rumah Sakit Gunung Jati. Penyediaan ruang parkir tersendiri bagi Rumah Sakit ini sangat penting untuk diperhatikan, agar nantinya tidak mengakibatkan kepadatan atau kekurangan ruang parkir ketika rumah sakit sudah mulai beroperasi secara normal. Oleh karena itu, kebutuhan ruang parkir pada rumah sakit ini merupakan suatu persoalan yang harus ditangani dengan akurat dan tanggap supaya tidak menimbulkan masalah bagi pengunjung, pekerja, hingga pemilik tempat tinggal rumah sakit. Beragam upaya, konsep, serta karakteristik ruang parkir telah dibuat sebaik mungkin.</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>a. Akumulasi maksimum dan jam puncak kendaraan yang parkir di Rumah Sakit Daerah Gunung Jati Kota Cirebon terjadi pada pukul 10:00 – 11:00 WIB pada kendaraan mobil sebanyak 88 unit, dan pada kendaraan sepeda motor sebanyak 249 unit.</p> <p>b. Untuk Durasi rata – rata kendaraan yang parkir di Rumah Sakit Gunung Jati Kota Cirebon, waktu yang dibutuhkan kendaraan mobil untuk</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>parkir adalah 273 menit atau 4 jam 33 menit. Waktu yang dibutuhkan kendaraan motor untuk parkir adalah 220 menit atau 3 jam 40 menit. Hal ini dapat dikatakan bahwa pengendara mobil dan motor memerlukan waktu lebih dari 3 jam atau durasi parkir membutuhkan waktu yang lama untuk memarkirkan kendaraannya.</p> <p>c. Rumah Sakit Gunung Daerah Gunung Jati Kota Cirebon ini memiliki kapasitas lahan parkir untuk kendaraan mobil 3413 m² dan untuk motor 1201 m². Hasil penelitian dari luas lahan parkir yang terpakai kendaraan mobil 3288 m² kendaraan motor 1118 m². Hal ini dapat dikatakan bahwa lahan parkir Rumah Sakit Daerah Gunung Jati Kota Cirebon masih memenuhi kapasitas ruang parkir. Berdasarkan hasil perhitungan, kebutuhan ruang parkir sudah sesuai dengan Pedoman Direktorat Jenderal Perhubungan Darat</p>
10	Evaluasi Kantong Parkir Di Kawasan UGM	1. Muhammad Iqbal Habibi Kamal	<p>1. Latar Belakang</p> <p>Kampus educopolis adalah kampus dengan kondisi lingkungan yang</p>

No	Judul	Penulis	Materi
	<p>dan Desain Perancangan Transportasi Kampus Yang Terintegrasi (Studi Kasus: Kantong Parkir Selatan PPB dan Timur Fakultas Filsafat)</p>	<p>2. Muhammad Zudhy Irawan 3. Raihan Pasha Isheka</p>	<p>kondusif untuk proses pembelajaran dalam konteks pengembangan sinergi interdisiplin dan tanggap terhadap isu ekologis (Sudjarwadi, 2009). Prinsip ini yang digunakan oleh Universitas Gadjah Mada (UGM) dalam rangka menuju World Class University. Hal ini dapat dilihat dalam Rencana Induk Kampus (RIK) yang selalu mencantumkan kampus educopolis pada masterplan-nya. Salah satu cara untuk mewujudkan kampus educopolis adalah dengan membenahan lingkungan dan sarana prasarana fasilitas transportasi kampus. Berbagai program telah dilaksanakan UGM untuk menciptakan kampus educopolis, di antaranya pengurangan polusi dan emisi gas buang kendaraan bermotor, sarana pedestrian, pembatasan kendaraan bermotor, serta penambahan kantong parkir. Fenomena saat ini, peningkatan jumlah kendaraan pribadi terjadi setiap tahun ajaran baru. Semakin bertambahnya kendaraan pribadi, semakin bertambah pula ruang parkir yang dibutuhkan (Munawar, 2004). Sedangkan kantong parkir yang tersedia tidak mengalami perkembangan yang signifikan.</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>Akibatnya, banyak didapatkan kondisi kantong parkir yang sudah melebihi kapasitasnya. Munawar (2004) melakukan evaluasi karakteristik parkir menghasilkan perlunya ada perluasan area parkir serta standarisasi kebutuhan ruang parkir (terutama di Fakultas Hukum, ISIPOL, Ekonomi dan Psikologi). Pembenahan ruang parkir ini bertujuan untuk mengurangi gangguan sistem transportasi internal kampus UGM. Campus Transport Management (CTM) merupakan penerapan Transport Demand Management (TDM) pada lingkungan kampus yang berupaya untuk mengurangi lalu lintas kendaraan pribadi dengan menyediakan transportasi internal kampus. Penerapan program CTM memberikan beberapa manfaat di antaranya (1) Mampu mengurangi jumlah perjalanan menggunakan kendaraan pribadi; (2) Mengurangi kebutuhan lahan parkir dan masalah kemacetan lalu lintas di sekitar lingkungan kampus; (3) Memberikan keamanan dan ketenangan yang lebih serta mengurangi konflik dengan warga sekitar; (4) Peningkatan kualitas kesehatan lingkungan. Hasil penelitian</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>Setiawan (2007) tentang manajemen transportasi kampus efektif mengurangi penggunaan mobil di Universitas Kristen Petra, Surabaya. Penelitian ini akan mengevaluasi kantong parkir eksisting serta dilakukan pengembangan pada transportasi kampus yang terintegrasi dimana kantong parkir berperan sebagai pusat pengembangan Transit Oriented Development (TOD), hal ini dilakukan sebagai salah satu upaya untuk mewujudkan kampus educopolis.</p> <p>2. Kesimpulan</p> <p>Berdasarkan hasil analisis perhitungan, kantong parkir Timur Fakultas Filsafat dinilai telah over load dengan angka indeks parkir sebesar 135%, sedangkan untuk kantong parkir Selatan PPB mencapai angka 103%. Selain itu, hasil analisis deskriptif dari survei karakteristik mahasiswa terhadap infrastruktur transportasi kampus menunjukkan bahwa jarak merupakan salah satu daya tarik penggunaan kantong parkir. Semakin dekat jarak kantong parkir, semakin besar pula potensi digunakannya. Selain itu, peningkatan fasilitas pejalan kaki dan sepeda kampus serta penambahan</p>

No	Judul	Penulis	Materi
			<p>sistem bus kampus dapat meningkatkan minat penggunaan moda transportasi kampus. Hasil analisis kesesuaian prinsip TOD di kawasan kampus UGM meraih angka 74 dari 100. Skor demikian dinilai baik karena terdapat beberapa metrik penilaian yang kurang relevan untuk lingkungan akademik. Adapun beberapa skor yang masih kurang yaitu pada pelayanan fasilitas pejalan kaki, sepeda dan konektivitas antar pusat kegiatan sehingga usulan perbaikan yang diberikan adalah pengembangan pedestrian, sepeda kampus serta penerapan bus kampus. Saran untuk penelitian berikutnya adalah untuk membahas mengenai kebijakan pembatasan kendaraan bermotor serta perhitungan struktur dan perancangan regulasi tentang kantong parkir UGM.</p>