

**STUDI KARAKTERISTIK PARKIR INAP DI BANDAR UDARA
SULTAN SYARIF QASIM II (SSQ II)**

TUGAS AKHIR

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meraih Gelar Sarjana
Pada Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil
Universitas Islam Riau
Pekanbaru



Oleh

MUHAMMAD FIANDRI

133110299

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU
2019**

HALAMAN PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

STUDI KARAKTERISTIK PARKIR INAP DI BANDAR UDARA
SULTAN SYARIF QASIM II (SSQ II)

DISUSUN OLEH :

MUHAMMAD FIANDRI
NPM 133110299

Telah Disetujui Didepan Dewan Penguji Tanggal 11 Desember 2019
Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima

SUSUNAN DEWAN PENGUJI


Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., MS.Tr.
Dosen Pembimbing



Ir. H. Firdaus Agus, MP.
Dosen Penguji


Roza Mildawati, ST., MT.
Dosen Penguji

Pekanbaru, 11 Desember 2019
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK




Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., MS.,Tr.
Bekan

HALAMAN PERSETUJUAN

TUGAS AKHIR

**STUDI KARAKTERISTIK PARKIR INAP DI BANDAR UDARA
SULTAN SYARIF QASIM II (SSQ II)**



Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., MS.Tr.
Pembimbing

Tanggal :

17/12-2015

HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan :

1. Karya tulis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (strata satu), baik di Universitas Islam Riau maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini merupakan gagasan, rumusan penelitian sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan dosen pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Penggunaan "software" computer bukan menjadi tanggung jawab Universitas Islam Riau.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan tidak kesesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik dan sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Pekanbaru, 16 Desember 2019



MUHAMMAD FIANDRI
NPM . 133 11 0299

UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km. 11 Kampus UIR Perhentian Marpoyan Pekanbaru



USUL SKRIPSI

Nama Mahasiswa	NPM	Program Studi
Muhammad Fiandri Bukhari	133110299	Teknik Sipil

JUDUL SKRIPSI

Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara Sultan Syarif Qasim Pekanbaru

PERSETUJUAN WD. II	PENDAFTARAN JUDUL PADA JURUSAN	PERSETUJUAN CALON SPONSOR DAN CO SPONSOR	CATATAN CO- SPONSOR
-----------------------	-----------------------------------	---	---------------------------

 M. Ariyon, ST., MT	Telah Terdaftar Dibawah Nomor : 103/TA/TS/T/2018  Dr. Elizar, ST., MT	Pembimbing  Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR
--	---	--

CATATAN /PERSETUJUAN

CATATAN SPONSOR	CATATAN DAN PERSETUJUAN WD. I
-----------------	-------------------------------

<p><i>sympati dan sukun kepada + laksana dulu Rebyati</i></p> <p style="text-align: right;"><i>Zaini</i> 4/12-2018</p>	 Dr. Kurnia Hastuti, ST., MT
--	--

Pekanbaru, Desember 2018
Dekan,


Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR
 NPK 88 03 02 098



LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM (YLPI) RIAU
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK
 جامعة الإسلامية البرونزية

LEMBARAN DISPOSISI

Tanggal Terima : 12 November 2018
 Agenda Nomor : 3553/E-UIR/27-T/2018

Diteruskan : Dekan / WD.I / WD.II / WD.III
 Paraf :

Tanggal : -
 Nomor : -
 Hal : Proposal UP MIIS Prodi T. Sipil.
 An : MUHAMMAD FIANDRI BUKHARI.
 NPM : 133110299.

Sifat Surat : Rahasia
 Penting
 Segera
 Biasa

Tanggal	Kepada	Isi Disposisi Nomor	Dari	Paraf
12/11/2018	Ka. Prodi T. Sipil	7	[Signature]	[Signature]

- DISPOSISI:
1. Pelajari Seperlunya
 2. Bicarakan kembali dengan Dekan
 3. Teliti persoalannya
 4. Ikuti Perkembangannya
 5. Siapkan Konsep Balasannya
 6. Carikan bahan / surat terdahulu (No. Tgl.)
 7. Supaya Diproses
 8. Berikan Pertimbangan anda
 9. Selesaikan segera
 10. Tunda/tangguhkan sampai :
 11. Edarkan kepada :
 12. Photo Copy / salin sebanyak : exspl

14. KELENGKAPAN ADM TA TELAAH MENEMATI
 PEMBANGUNAN 1 : K. ABD MANSUR ZAINI, M.T
 PEMBANGUNAN 2 : SRI KURNIAWATI, M.KM.
 No. SK : 103 / TA / TS / 2018
 19/11/2018

Catatan :

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 1561/PTS/FT-UIR/2019
TENTANG PENETAPAN DOSEN PENGUJI SKRIPSI MAHASISWA FAK. TEKNIK UNIV. ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS TEKNIK

- Menimbang :**
1. Bahwa untuk menyelesaikan studi S.1 bagi mahasiswa Fakultas Teknik Univ. Islam Riau dilaksanakan Ujian Skripsi/Komprehensif sebagai tugas akhir. Untuk itu perlu ditetapkan mahasiswa yang telah memenuhi syarat untuk ujian dimaksud serta dosen penguji.
 2. Bahwa penetapan mahasiswa yang memenuhi syarat dan dosen penguji yang bersangkutan perlu ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan.

- Mengingat :**
1. Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
 2. UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
 3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
 4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
 5. Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
 6. Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
 7. SK BAN-PT Nomor : 2777/SK/BAN-PT/Ared/S/X/2018
 8. Statuta Universitas Islam Riau Nomor : 112/UIR/kpts/2016

MEMUTUSKAN

- Menetapkan:**
1. Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang tersebut namanya dibawah ini:
Nama : Muhammad Fiandri Bukhari
NPM : 133110299
Program Studi : Teknik Sipil
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II)
 2. Penguji Skripsi/Komprehensif mahasiswa tersebut terdiri dari :
 1. Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR., IPM Sebagai Ketua Merangkap Penguji
 2. Ir. H. Firdaus, MP Sebagai Anggota Merangkap Penguji
 3. Roza Mildawati, ST., MT Sebagai Anggota Merangkap Penguji
 3. Laporan hasil ujian serta berita acara telah sampai kepada Pimpinan Fakultas selambat-lambatnya 1(satu) bulan setelah ujian dilaksanakan.
 4. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkannya dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan dikemudian hari segera ditinjau kembali.
KUTIPAN : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 6 Rabi'ul Akhir 1441 H
3 Desember 2019 M

Dekan,


Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR., IPM
NPK 88 03 02 098

Tembusan disampaikan :

1. Yth. Rektor UIR di Pekanbaru.
2. Yth. Ketua Program Studi Teknik Sipil FT-UIR.
3. Yth. Pembimbing dan Penguji Skripsi.
4. Mahasiswa yang bersangkutan.
5. Arsip.

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 1795 /KPTS/FT-UIR/2018
TENTANG PENGANGKATAN TIM PEMBIMBING PENELITIAN DAN PENYUSUNAN SKRIPSI

DEKAN FAKULTAS TEKNIK

- Membaca** : Surat Ketua Program Studi Teknik Sipil Nomor: 103 / TA /TS/IT/2018 tentang persetujuan dan usulan pengangkatan Tim Pembimbing penelitian dan penyusunan Skripsi.
- Menimbang** : 1. Bahwa untuk menyelesaikan perkuliahan bagi mahasiswa Fakultas Teknik perlu membuat Skripsi.
2. Untuk itu perlu ditunjuk Tim Pembimbing penelitian dan penyusunan Skripsi yang diangkat dengan Surat Keputusan Dekan.
- Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
2. Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 1990
3. Surat Mendikbud RI :
a. Nomor : 0211/U/1987
b. Nomor : 0212/U/1982
c. Nomor : 041/U/1984
d. Nomor : 0387/U/1986
e. Nomor : 0200/U/1987
4. Surat Keputusan Ditjen Dikti Depdikbud Nomor : 02/Dikti/Kep/1991
5. SK. YLPI Daerah Riau :
a. Nomor : 66//Kep/YLPI/II/1976 tanggal 12 Mei 1976
b. Nomor : 34/Kep-I/YLPI-V/1985 tanggal 12 Mei 1989
6. SK. Rektor Univ. Islam Riau
a. Nomor : 52/UIR/KPTS/1989 tanggal 30 Januari 1989
b. Nomor : 55/UIR/KPTS/1989 tanggal 7 Februari 1989

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** : 1. Mengangkat saudara-saudara yang namanya tersebut dibawah ini sebagai Tim Pembimbing Penelitian dan penyusunan Skripsi mahasiswa Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil.

No	N a m a	Pangkat	Jabatan
1.	Ir.H.Abd.Kudus Zaini.MT.,MS.,Tr	Lektor Kepala	Pembimbing I

2. Mahasiswa yang akan dibimbing :

N a m a : Muhammad Fiandri Bukhari
N P M : 133110299
Program Studi : Teknik Sipil
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara Sultan Syarif Qasim Pekanbaru .

3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkannya dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan dikemudian hari segera ditinjau kembali.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 04 Rabiul Akhir 1440. H
12 Desember 2018. M

Dekan,


Ir. H. Abd. Kudus Zaini.MT.,MS.,Tr
Np. 88 03 02 098

Tembusan disampaikan :

1. Yth. Bapak Rektor UTR di Pekanbaru.
2. Yth. Sdr. Ka. Biro Keuangan Univ. Islam Riau
3. Yth. Sdr. Ka. BAA Univ. Islam Riau
4. Yth. Sdr. Ketua Program Studi Teknik Sipil FT-UIR
5. Arsip



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

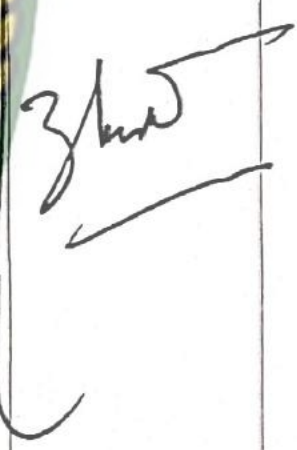
(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiandri
 NPM : 133110299
 KELAS : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara SSQ 2

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	26/12-2018	<p>Pertemuan Kembali Kalimat Salah Cakupan Kembali - Bandara - Bandara</p> <p>Tugas ke Manfaat Manfaat 1 - - 2 - - 3 - -</p> <p>Amayatha ke Bab II</p>	

DOSEN PEMBIMBING


 Ir. H. Abdul Kudus Zaini, M.T



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiandri
 NPM : 133110299
 KELAS : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara SSQ 2

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	4/1-2019.	Urutkan penelitian Terdapat : - tahun yang kecil - tahun yang besar : - Cangkupan ke Boro TI, Customer + user Ada Rumus mana lain : - luas bangunan parkir yang ada : -	

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

DOSEN PEMBIMBING

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, M.T



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiandri
NPM : 133110299
KELAS : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara SSQ 2

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	30/2-2019	<ul style="list-style-type: none">- dalam Bab III, CandaSm Tlvi jelaskanOpinime Parta Cumpang- Perbaikan Bab III- Janda Bab IV- Metoda Penelitian- SurveyMula Seula / d - Kinyu- data jama diRehazak --	Zkunda

DOSEN PEMBIMBING

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, M.T



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiantri
 NPM : 133110299
 KELAS : Studi Karakteristik Perkar Inap di Bandara (15612)

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	13/12-2019	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaiki kembali - Rvb tt, Melora - Penelitian - Rvb dan alat - uraian penelitian - Rumus - Pemasangan - Lokasi penelitian 	

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DOSEN PEMBIMBING

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, M.T



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiandri
NPM : 133110299
KELAS : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara SSO 2

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	3/7-2018	<ul style="list-style-type: none">- Solusi / Pembahasan- di pergunakan- Cek lagi depth parkir- depth ini- detail- notasi- Uraian time- detail- Cek lagi detail- Pelajari- Summary	3/7-2019

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DOSEN PEMBIMBING

Ir. K. Abdul Kudus Zaini, M.T



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiandri
NPM : 133110299
KELAS : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara SSQ 2

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	15/8-2015	<p>Pertemuan Keempat Bab V, Arah dan perencanaan Situs - depth plan - Camp plan (document) Foto - Abstrak plus cover dan cover no leaf</p>	

DOSEN PEMBIMBING

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, M.T



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiandri
NPM : 133110299
KELAS : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara SSQ 2

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	30/9-20	Berkas yang lengkap - abskuk - depm usi - permbin - depm permbin - abdikuk - Rhs Canggih - Rhs Cendekia 250 lembar	Zhand

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DOSEN PEMBIMBING

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, M.T



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

(ISLAMIC UNIVERSITY OF RIAU)

FAKULTAS TEKNIK / JURUSAN TEKNIK SIPIL

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru - RIAU, 28284, Indonesia

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

NAMA : Muhammad Fiandri
NPM : 133110299
KELAS : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandara SSQ 2

NO	TANGGAL	URAIAN	PARAF
	05/09/20	Ole Buntar Ihans panti Anhel Amin Hani (panti kita 23 panti) - Ashby. JK - Rosa. JK	

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DOSEN PEMBIMBING

Ir. H. Abdul Kudus Zaimi, M.T



SURAT KETERANGAN PERSETUJUAN SEMINAR TUGAS AKHIR

Kami yang bertanda tangan dibawah ini, Pembimbing Tugas Akhir menerangkan bahwa mahasiswa di bawah ini,

Nama : Muhammad Fiandri Bukhari
NPM : 133110299
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil (Strata 1)
Judul Tugas Akhir : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II

Telah memperbaiki dan menyempurnakan Tugas Akhir ini sesuai dengan Berita Acara Bimbingan Tugas Akhir, dan telah disetujui untuk diseminarkan.

Demikian surat ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, 24 Oktober 2019

Pembimbing

(Ir. H. Abdul Kudus Z., MT., MS., Tr)

Catatan :

Tim Penguji :

1. FIRDAUS AGUS
2. ROZA MUDANI

6/11-2019



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

JL. KH. NASUTION NO. 113, MARPOYAN, PEKANBARU, INDONESIA - 28284

Email: teknik_sipil@uir.ac.id

Pekanbaru, 04 November 2019

Nomor : Istimewa
Lampiran : 1 eksemplar
Hal : Undangan Penguji Seminar Hasil TA/Skripsi

Kepada Yth,
Bapak/Ibu
Tim Penguji Seminar Hasil TA/Skripsi
di -
Pekanbaru

Assalamu'alaikum, Wr, Wb

Dengan Hormat, kami do'akan semoga Bapak/Ibu senantiasa berada dalam keadaan sehat wal'afiat. Aamiin.

Bersama ini kami mengharapkan kehadiran Bapak/Ibu untuk menguji Seminar Hasil Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Riau yang akan dilaksanakan sebagai berikut.

Hari/Tanggal : Rabu, 06 November 2019
Pukul : 09.00 WIB s/d Selesai
Tempat : Ruang Sidang Fakultas Teknik

Demikian undangan ini disampaikan, atas kehadiran Bapak/Ibu tepat pada waktunya kami ucapkan terimakasih.

Wassalam
Sekretaris Prodi Teknik Sipil,

Firman Syarif, ST., M.Eng



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

JL. KH. NASUTION NO. 113, MARPOYAN, PEKANBARU, INDONESIA – 28284

Email: teknik_sipil@uir.ac.id

Pekanbaru, 04 November 2019

- Hal : Persiapan Ujian Seminar Hasil Tugas Akhir / Skripsi
1. Undangan Dosen Penguji
 2. Berita Acara Ujian Seminar Tugas Akhir / Skripsi

Kepada : Bapak/Ibu Tata Usaha Fakultas Teknik UIR

Ujian InsyaAllah akan dilaksanakan sebagai berikut.

Hari / Tanggal : Rabu, 06 November 2019

Pukul : 09.00 WIB s/d Selesai

Tempat : Ruang Sidang Fakultas Teknik

Peserta Seminar Hasil TA/Skripsi adalah

1. Nama Mahasiswa : Muhammad Fiandri Bukhari
NPM : 133110299
Program Studi : S1 Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : "Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II"
Dosen Pembimbing : Ir. H. Abdul Kudus Zaini., MT., MS., Tr.
Dosen Penguji : 1. Ir. Firdaus Agus, MP.
2. Roza Mildawati, ST., MT.

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Sekretaris Prodi Teknik Sipil

Firman Syarif, ST., M.Eng



BERITA ACARA SEMINAR TUGAS AKHIR

Telah dilaksanakan Seminar Tugas Akhir,

Nama : Muhammad Fiandri Bukhari
NPM : 133110299
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil (Strata I)
Judul Tugas Akhir : "Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II)"
Hari/Tanggal : Rabu / 06 November 2019
Pembimbing : Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., MS.Tr.
Penguji 1 : Ir. H. Firdaus Agus, MP.
Penguji 2 : Roza Mildawati, ST., MT.

Hasil Seminar Tugas Akhir :

1. Tambahkan Sistematika Penulisan di BAB I
2. Konsisten akan penulisan yang diteliti
3. Tambahkan teori untuk sampel 100 kuesioner
4. Perbaiki kembali kesimpulan dan Saran
5. Tambahkan sistem perparkiran di BAB V

Pekanbaru, 06 November 2019

Pembimbing I

(Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., MS.Tr.)

Penguji

(Ir. H. Firdaus Agus, MP.)

Penguji

(Roza Mildawati, ST., MT.)



SURAT KETERANGAN PERSETUJUAN KOMPREHENSIF TUGAS AKHIR

Kami yang bertanda tangan di bawah ini, Pembimbing Tugas Akhir menerangkan bahwa mahasiswa di bawah ini,


Nama : Muhammad Fiandri Bukhari
NPM : 133110299
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil (Strata I)
Judul Tugas Akhir : “Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II)”

Telah memperbaiki dan menyempurnakan Tugas Akhir ini sesuai dengan Berita Acara Seminar Tugas Akhir. Selanjutnya telah disetujui untuk mengikuti Ujian Komprehensif pada Program Studi Teknik Sipil.

Demikian surat keterangan persetujuan Ujian Komprehensif ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, 03 Desember 2019

Pembimbing


(Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., Ms.Tr)

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km 11 No. 113 Perhentian Marpoyan
Telp. (0761) 674635, 674636, 72126 Pekanbaru - 28284

BERITA ACARA KOMPREHENSIF TUGAS AKHIR

Telah Dilaksanakan Ujian Komprehensif Tugas Akhir :

Nama : Muhammad Fiandri Bukhari
NPM : 133110299
Fakultas : Teknik
Jurusan : Sipil (Starata 1)
Judul Tugas Akhir : "Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II)"
Hari/Tanggal : Rabu / 11 Desember 2019
Waktu : 13.00 s/d selesai
Ketua : Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT.,Ms.Tr
Penguji : Ir. H Firdaus Agus., MP
Penguji : Roza Mildawati, ST.,MT

Telah melaksanakan ujian Komprehensif Tugas Akhir, demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Pekanbaru, 11 Desember 2019

Pembimbing


Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT.,Ms.Tr

Penguji

Penguji


Ir. H Firdaus Agus., MP


Roza Mildawati, ST.,MT



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km 11 No. 113 Perhentian Marpoyan
 Telp. (0761) 674635. 674636. 72126 Pekanbaru - 28284

SURAT KETERANGAN
PERSETUJUAN JILID TUGAS AKHIR

Yang bertanda tangan di bawah ini, pembimbing dan penguji tugas akhir menerangkan bahwa mahasiswa yang tertera di bawah ini:

: Muhammad Fiandri Bukhari
 : 133110299
 : Teknik
 : Sipil (Strata 1)
 : "STUDI KARAKTERISTIK PARKIR INAP DI BANDAR UDARA SULTAN SYARIF QASIM II (SSQ II)".

Nama
 NPM
 Fakultas
 Jurusan
 Judul Tugas Akhir

Telah menyelesaikan dan menyempurnakan tugas akhir ini, sesuai dengan berita acara ujian komprehensif tugas akhir dan selanjutnya telah disetujui untuk di JILID. Demikian surat keterangan ini dibuat dengan sebenarnya, untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, Desember 2019

Pembimbing

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., Ms.Tr

Penguji

Ir. H. Firdaus Agus, MP

Penguji

Roza Mildawati, ST., MT

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, Pekanbaru, tanggal 3 Desember 2019, Nomor: 1561/KPTS/FT-UIR/2019, maka pada hari Rabu, tanggal 11 Desember 2019, telah dilaksanakan Ujian Skripsi Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, Jenjang Studi S1, Tahun Akademik 2019/2020 berikut ini.

- 1. Nama : Muhammad Fiandri Bukhari
- 2. NPM : 133110299
- 3. Judul Skripsi : Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II)
- 4. Waktu Ujian : 13.00 WIB - Selesai
- 5. Tempat Pelaksanaan Ujian : Ruang Sidang Fakultas Teknik UIR

Dengan keputusan Hasil Ujian Skripsi:

Lulus* / ~~Lulus dengan Perbaikan*~~ / ~~Tidak Lulus*~~

* Coret yang tidak perlu.

Nilai Ujian:

Nilai Ujian Angka = A- Nilai Huruf = 75,1

Tim Penguji Skripsi.

No	Nama	Jabatan	Tanda Tangan
1	Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR., IPM	Ketua	1.
2	Ir. H. Firdaus, MP	Anggota	2.
3	Roza Mildawati, ST., MT	Anggota	3.

Panitia Ujian
Ketua,

Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR., IPM
NIDN. 1011076202

Pekanbaru, 11 Desember 2019

Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik



Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR., IPM
NIDN. 1011076202

Perpustakaan Universitas Islam Riau
Dokumen ini adalah milik Universitas Islam Riau

STUDI KARAKTERISTIK PARKIR INAP DI BANDAR UDARA SULTAN SYARIF QASIM II (SSQ II)

MUHAMMAD FIANDRI
NPM. 133110299

ABSTRAK

Perjalanan dengan pesawat udara meningkat akibat kompetitifnya tarif dan semakin lengkapnya fasilitas Bandara. Lokasi Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II yang berada di Kota Pekanbaru mengakibatkan dibutuhkan biaya yang cukup besar untuk mencapai bandara dari Kabupaten/Kota lainnya yang berada di Provinsi Riau. Keterbatasan waktu bagi pengguna kendaraan pribadi apabila berpergian dengan pesawat udara mengakibatkan dibutuhkan fasilitas penyimpanan kendaraan di bandara. Kondisi ini sudah difasilitasi dengan disediakannya parkir inap bagi mobil pribadi dari pihak bandara yang dikelola oleh PT. Jatimas. Oleh karena itu, Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik parkir inap seperti akumulasi, durasi, indeks, dan volume parkir.

Metode yang diterapkan dalam penelitian ini dengan melakukan survey langsung di lapangan terhadap kendaraan masuk dan kendaraan keluar lokasi parkir inap serta melalui pemberian kuisioner kepada pengguna parkir inap bandara selama 7 hari sebanyak 100 kuesioner. Pengolahan data dilakukan dengan metode Analisis deskriptif, yaitu analisis dengan menggambarkan dan mengkaji data dari lapangan dalam bentuk pernyataan dan kata-kata secara teliti dan sistematis.

Hasil analisis yang diperoleh data karakteristik parkir ; akumulasi terbesar 73 kendaraan dari kapasitas 140 kendaraan. Durasi Maksimum 10 hari 9 jam 50 menit, durasi minimum 16 jam 10 menit, dan durasi rata-rata 2 hari 17 jam 10 menit. Volume parkir terbesar 82 kendaraan. Indeks parkir rata-rata 46,32 %. Ditinjau dari karakteristik parkir, Parkir inap kendaraan pada Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II masih dapat menampung permintaan.

Kata kunci : Bandar Udara, Parkir, Karakteristik

STUDY OF THE CHARACTERISTICS INPATIENT PARKING IN SULTAN SYARIF QASIM II AIRPORT(SSQ II)

MUHAMMAD FIANDRI
NPM. 133110299

ABSTRACT

Travel by Airplane due to its competitive rates and more complete airport facilities. The location of Sultan Syarif Qasim II Airport, located in Pekanbaru City, results in a significant cost to reach the airport from other District/Cities in Riau Province. The limited time for private vehicle users when traveling by air causes the need for vehicle storage facilities at the airport. This condition has been facilitated by the availability of private parking by private airports from the airport managed by PT. Jatimas. Therefore, the purpose of this study is to identify characteristics of inpatient parking such as accumulation, duration, index, and parking volume.

The method applied in this study is to conduct a direct survey in the field of vehicle entering and exiting parking lots and by giving the distribution of questionnaires to airport parking users for 7 days totalling 100 questionnaires. Data processing is performed by using descriptive analysis method, namely analysis by describing and reviewing data from the field in the form of statements and words carefully and sistematically.

The results of the analysis obtained parking characteristics data; the largest accumulation of 73 vehicles out of a capacity of 140 vehicles. Maximum duration of 10 days 9 hours 50 minutes, minimum duration of 16 hours 10 minutes, and an average duration of 2 days 17 hours 10 minutes. The largest parking volume is 82 vehicles. The average parking index is 46.32%. Reviewed by the characteristics parking, vehicle inpatient parking at Sultan Syarif Qasim II Airport can still accomodate demand.

Keywords : Airport, Parking, Characteristics.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Skripsi. Sholawat serta salam kami ucapkan kepada Nabi Muhammad SAW, keluarga serta sahabat – sahabatnya yang telah membawa kita dari zaman kebodohan menuju alam yang penuh ilmu pengetahuan seperti sekarang ini.

Penulisan Laporan Skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan kurikulum guna menyelesaikan studi Strata 1 pada jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Laporan Skripsi ini mengenai “Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II) “.

Segala usaha telah penulis lakukan dengan sebaik – baiknya namun penulis menyadari sepenuhnya bahwa isi dari laporan ini masih jauh dari kata kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan laporan ini, Demikianlah Laporan Skripsi ini penulis buat semoga bermanfaat bagi penulis dan pembaca.

وَالشُّكْرُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ

Pekanbaru, 1 Agustus 2019

Penulis

DAFTAR ISI

COVER	
KATA PENGANTAR	i
UCAPAN TERIMA KASIH	ii
ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR NOTASI	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	2
1.3. Tujuan Penelitian	2
1.4. Manfaat Penelitian	2
1.5. Batasan Penelitian	3
1.6. Sistematika Penulisan.....	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Umum.....	5
2.2. Penelitian Terdahulu	5
2.3. Keaslian Penelitian	7
BAB III LANDASAN TEORI	8
3.1. Bandar Udara	8
3.2. Parkir	9
3.3. Fasilitas Parkir.....	10
3.4. Karakteristik Parkir	12
3.4.1. Akumulasi Parkir	12
3.4.2. Durasi Parkir.....	13

3.4.3. Volume Parkir.....	13
3.4.3. Tingkat Pergantian Parkir.....	13
3.4.5. Indeks Parkir.....	14
3.5. Sistem Perparkiran	14
3.5.1. Satuan Ruang Parkir.....	14
3.5.2. Pola Parkir.....	18
3.6. Pengoperasian Parkir	26
3.7. Pemeliharaan Parkir.....	29
3.8. Penanganan Masalah Parkir	30
3.9. Populasi dan Sampel.....	31
3.10 Teknik Pengumpulan Sampel.....	32
BAB IV METODE PENELITIAN	34
4.1. Bahan Dan Alat Penelitian	34
4.2. Teknik Pengumpulan Data	34
4.3. Tahapan Penelitian	35
4.4. Analisa Data	38
4.5. Lokasi Penelitian	38
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN.....	39
5.1. Karakteristik Umum Parkir Inap	39
5.2. Akumulasi Parkir.....	39
5.2.1. Akumulasi Parkir Maksimum.....	39
5.2.2. Akumulasi Parkir Minimum.....	42
5.3. Volume Parkir Kendaraan	45
5.4. Durasi Parkir.....	46
5.5. Tingkat Pergantian Parkir	49
5.6. Indeks Parkir.....	50
5.7. Sistem Perparkiran.....	51
5.8. Satuan Ruang Parkir.....	51
5.9. Pola Parkir.....	52

5.10. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling.....	53
5.11. Penggunaan Parkir Inap	54
5.12. Faktor Yang Mempengaruhi Durasi Parkir Inap	58
BAB VI PENUTUP	61
6.1. Kesimpulan	61
6.2. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan	15
Tabel 3.2. Penentuan Satuan Ruang Parkir.....	16
Tabel 3.3. Ukuran Satuan Ruang Parkir mobil Penumpang.....	17
Tabel 3.4. Golongan kendaraan parkir di sudut 30	21
Tabel 3.5. Golongan kendaraan parkir di sudut 45	21
Tabel 3.6. Golongan kendaraan parkir di sudut 90.....	22
Tabel 5.1. Akumulasi Parkir Maksimum Kendaraan	40
Tabel 5.2. Rekap Harian Parkir.....	41
Tabel 5.3. Akumulasi Parkir Minimum Kendaraan.....	43
Tabel 5.4. Rekap Harian Parkir.....	44
Tabel 5.5. Volume Parkir Kendaraan	45
Tabel 5.6. Rekap Durasi Parkir.....	47
Tabel 5.7. Tingkat Pergantian Parkir Inap	50
Tabel 5.8. Indeks Parkir Inap Kendaraan.....	51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1. Dimensi Kendaraan Standar Untuk Mobil Penumpang	14
Gambar 3.2. Satuan Ruang Parkir (SRP) Untuk Mobil Penumpang.....	17
Gambar 3.3. Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk.....	18
Gambar 3.4. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor	18
Gambar 3.5. Pola Parkir Paralel pada Daerah Datar	19
Gambar 3.6. Pola Parkir Paralel pada Daerah Tanjakan.....	19
Gambar 3.7. Pola Parkir Paralel pada Daerah Turunan.....	20
Gambar 3.8. Parkir di Badan Jalan dengan Sudut 45.....	21
Gambar 3.9. Parkir di Badan Jalan dengan Sudut 90	21
Gambar 3.10. Parkir di Badan Jalan dengan Kondisi Tanjakan.....	22
Gambar 3.11. Parkir di Badan Jalan dengan Kondisi Turunan.....	22
Gambar 3.12. Parkir Kendaraan Satu Sisi membentuk Sudut 90	23
Gambar 3.13. Parkir Kendaraan Satu Sisi membentuk Sudut 30, 45, 60	23
Gambar 3.14. Parkir Kendaraan Dua Sisi membentuk Sudut 90	24
Gambar 3.15. Parkir Kendaraan Dua Sisi membentuk Sudut 30,45, 60	24
Gambar 3.16. Pola Parkir Pulau membentuk Sudut 90	25
Gambar 3.17. Pola Parkir Pulau membentuk Sudut 45 tipe A	25
Gambar 3.18. Pola Parkir Pulau membentuk Sudut 45 tipe B	26
Gambar 3.19. Pola Parkir Pulau membentuk Sudut 45 tipe c.....	26
Gambar 4.1. Bagan Alir Penelitian	37
Gambar 4.2. Lokasi Penelitian	38
Gambar 5.1. Grafik Akumulasi Maksimum Parkir Inap	41
Gambar 5.2. Grafik Akumulasi Minimum Parkir Inap	43
Gambar 5.3. Volume Parkir Inap	46
Gambar 5.4. Satuan Ruang Parkir.....	52
Gambar 5.5. Pola Parkir inap Bandara.....	53
Gambar 5.6. Grafik Frekuensi Parkir Inap	55
Gambar 5.7. Grafik Alasan Menggunakan Parkir Inap	56
Gambar 5.8. Grafik Kesulitan yang Dialami Pengguna Parkir Inap	57

Gambar 5.9. Grafik Usulan Peningkatan dari Pengguna Parkir Inap	58
Gambar 5.10. Grafik Maksud Perjalanan.....	59
Gambar 5.11. Grafik Faktor yang Mempengaruhi Durasi Parkir Inap	60



DAFTAR NOTASI

Q _{in}	Kendaraan yang memasuki lokasi parkir
Q _{out}	Kendaraan yang keluar lokasi parkir
Q _s	Kendaraan yang telah berada di lokasi parkir sebelum pengamatan dilakukan
T _{out}	Waktu saat kendaraan keluar lokasi parkir
T _{in}	Waktu saat kendaraan masuk lokasi parkir
V	Volume Parkir
R	Satuan Ruang Parkir
AP	Akumulasi Parkir
a	Jarak Gandar
b	Depan Tergantung
c	Belakang Tergantung
h	Tinggi Total
B	Lebar Total
L	Panjang Total
SRP	Satuan Ruang Parkir
N	Jumlah Populasi
n	Jumlah Sampel
e	Margin error (Tarf Kesalahan yang diperbolehkan)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II adalah sarana pokok sektor transportasi udara di Pekanbaru dan merupakan salah satu pintu gerbang (*gateway*) menuju Provinsi Riau. Dengan adanya perkembangan ekonomi global yang mengalami pertumbuhan pesat menyebabkan terjadinya peningkatan penumpang dan penerbangan dari tahun ke tahun. Sebagai prasarana pokok transportasi, Bandar Udara merupakan suatu tempat pelayanan jasa yang harus ditata secara terpadu. Selain keamanan dan keselamatan dalam operasi penerbangan, pada suatu perusahaan penyedia jasa dituntut untuk menyediakan berbagai fasilitas sehingga mampu memberikan kenyamanan yang memadai bagi pengguna jasa transportasi udara. Salah satu fasilitas wajib yang harus dipenuhi penyedia jasa adalah parkir kendaraan.

Lokasi Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II yang berada di Kota Pekanbaru mengakibatkan dibutuhkan biaya yang cukup besar untuk mencapai bandara dari Kabupaten/Kota lainnya yang berada di Provinsi Riau. Keterbatasan waktu bagi pengguna kendaraan pribadi apabila berpergian dengan pesawat udara mengakibatkan dibutuhkannya fasilitas penyimpanan kendaraan di bandara. Kondisi ini sudah difasilitasi dengan disediakannya parkir inap bagi mobil pribadi dari pihak bandara yang dikelola oleh PT. JATIMAS.

Area parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II) Kota Pekanbaru memiliki area seluas 5000 m². Area parkir inap ini terdiri dari lahan parkir dengan bangunan pelindung seluas 2400 m² dengan kapasitas parkir total 80 satuan ruang parkir untuk kendaraan roda empat penumpang. Sisanya 2600 m² lahan parkir yang tidak memiliki bangunan pelindung dapat menampung sebanyak 60 satuan ruang parkir untuk kendaraan roda empat penumpang. Kapasitas parkir total di area parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II berjumlah 140 satuan ruang parkir untuk kendaraan roda empat penumpang.

Berdasarkan pada uraian diatas, maka penulis merasa tertarik untuk mengetahui karakteristik-karakteristik umum parkir inap kendaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II yang meliputi akumulasi parkir, volume parkir, durasi parkir, tingkat pergantian parkir, indeks parkir dan guna mengetahui kondisi penggunaan parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II serta guna mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi durasi pengguna parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II Kota Pekanbaru.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik umum parkir inap kendaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim ?
2. Bagaimana penggunaan fasilitas parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim?
3. Apa saja faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Analisis karakteristik umum parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II.
2. Analisis penggunaan fasilitas parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II.
3. Analisis faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Mendapatkan wawasan baru tentang berbagai fasilitas parkir yang berada di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II)

2. Mendapatkan Informasi bahwa di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II) sudah tersedia fasilitas Parkir Inap Bandara.
3. Dapat menjadi acuan dalam proses belajar mengajar.

1.5 Batasan Masalah

Sehubungan dengan luasnya masalah yang menyangkut tentang fasilitas parkir inap, maka perlu kiranya dilakukan pembatasan masalah dalam penelitian ini. Untuk itu maka didalam penelitian ini hanya akan membicarakan dan menguraikan tentang fasilitas parkir inap, dengan batasan antara lain:

1. Pengamatan dilakukan selama satu minggu yaitu senin, selasa, rabu, kamis, jum'at, sabtu dan minggu.
2. Pengamatan dilakukan pada :
 Hari Kamis, 18 April 2019 dan Jum'at, 19 April 2019 dimulai pukul 08.00 sampai dengan pukul 18.00 WIB.
 Hari Sabtu, 20 April 2019 dan Minggu, 21 April 2019 dimulai pukul 08.00 sampai dengan pukul 23.00 WIB.
 Hari Senin, 22 April 2019 sampai dengan Hari Rabu, 24 April 2019 dimulai pukul 08.00 sampai dengan pukul 18.00 WIB
3. Analisis ini hanya dilakukan untuk kendaraan inap yang berada di Areal kawasan parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II.
4. Analisis tidak memperhitungkan kendaraan roda dua maupun roda empat yang terhitung parkir inap tetapi tidak memasuki Areal Parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II.
5. Analisis hanya dilakukan kepada kendaraan roda empat penumpang pribadi.
6. Analisis tidak memperhitungkan biaya parkir.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disusun sebagai berikut :

1. BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian dan sistematika penulisan.

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan tentang peninjauan kembali pustaka atau laporan penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian mengenai parkir inap di Bandar Udara.

3. BAB III LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan tentang kajian pustaka baik dari buku-buku ilmiah, maupun sumber-sumber lain yang mendukung penelitian ini serta teori-teori yang mendukung dalam proses penyusunan penelitian ini yang menjadi dasar dalam penulisan penelitian ini dan mengetahui penggunaan rumus yang digunakan dalam penelitian ini.

4. BAB IV METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan bahan atau alat yang digunakan dalam penelitian, teknik pengumpulan data, variabel penelitian, tahapan penelitian, waktu penelitian, analisa data dan lokasi penelitian.

5. BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi analisis dan pembahasan dari penelitian mengenai studi karakteristik parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim dan penggunaan fasilitas parkir serta mengetahui faktor yang mempengaruhi durasi parkir.

6. BAB VI PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dari penelitian dan saran dari penulis untuk studi kasus penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Umum

Penelitian ini dilaksanakan suatu pengamatan/survei lapangan pada fasilitas parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II Pekanbaru, jenis survey yang akan dilakukan berupa observasi secara langsung dilapangan dengan melakukan pencatatan kendaraan yang masuk dan kendaran yang keluar dari area parkir inap dan interview langsung kepada pengelola parkir inap serta survey karakteristik parkir dengan melakukan kuisisioner dan wawancara langsung kepada pengguna parkir inap. Bahan panduan yang digunakan dalam penelitian tugas akhir ini adalah Pedoman teknik penyelenggaraan fasilitas parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2.2 Peneliti Terdahulu

Penelitian dan pembahasan yang dilakukan oleh peneliti ini merujuk dari penelitian-penelitian terdahulu. Berikut di bawah ini adalah uraian mengenai penelitian terdahulu bersama persamaan dan perbedaan yang mendukung penelitian ini. Berfokus pada fasilitas parkir dimana karakteristik parkir yang meliputi Volume parkir, Durasi parkir, Akumulasi parkir, Indeks parkir, dan tingkat pergantian parkir.

Prasetyo (2014). Dengan judul penelitian “*Analisis Karakteristik Parkir Inap Di Bandara Internasional Minangkabau*”. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi karakteristik parkir inap seperti akumulasi, durasi, indeks, dan volume parkir. Pengumpulan data melalui data sekunder tiket pembayaran parkir dari PT. Angkasa Pura II. Tiket parkir mencatat nomor polisi kendaraan, tanggal dan jam masuk dan keluar kendaraan selama 14 hari. Hasil pengolahan data karakteristik parkir; akumulasi terbesar 44 kendaraan dari kapasitas 90 kendaraan. Durasi maksimum 6 hari 22 jam, durasi minimum 6 jam, dan durasi rata-rata 2 hari 14 jam. Volume parkir terbesar 10 kendaraan.

Palayukan (2015). Dimana melakukan penelitian berjudul “*Analisis Karakteristik parkir kendaraan pada area parkir bandara Sultan Hasanudin Kota Makassar*”. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui karakteristik parkir kendaraan, khususnya parkir pada Bandara Sultan Hasanuddin. Metode yang diterapkan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan survey langsung di lapangan meliputi karcis masuk-keluar untuk mendapatkan data kendaraan. Dari data kendaraan dilakukan analisis untuk mendapatkan akumulasi, durasi, volume parkir, dan tingkat pergantian parkir serta indeks parkir. Hasil analisis yang diperoleh karakteristik parkir untuk kendaraan roda empat dan roda dua memiliki akumulasi parkir tertinggi berturut-turut sebesar 171 kendaraan dan 236 kendaraan, durasi kendaraan parkir berkisar antara 1-60 menit untuk keduanya, volume parkir tertinggi sebesar 192 kendaraan dan 273 kendaraan, tingkat pergantian parkir rata-rata sebesar 0,193 mobil/petak parkir dan 0,203 mobil/petak parkir, serta indeks parkir sebesar 16,1% dan 16,8%. Ditinjau dari karakteristik parkir, parkir kendaraan pada Bandara Sultan Hasanuddin masih dapat menampung permintaan.

Putri (2017). Telah melakukan penelitian dengan judul “*Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai-Bali*”. Penelitian ini dilakukan untuk melakukan kajian terhadap karakteristik dan kebutuhan parkir yang terdapat pada areal tersebut. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui perbandingan karakteristik parkir pada hari kerja, akhir pekan dan hari libur, selain itu pula untuk mengetahui kebutuhan parkir dimasa depan. Metode yang digunakan untuk memperoleh data melalui survai langsung ke lapangan dan pencatatan data primer dari sistem parkir PT. Angkasa Pura I (Persero). Analisis dilakukan dengan melakukan perbandingan karakteristik pada hari kerja, hari akhir pekan dan hari libur pada jenis kendaraan roda 2, roda 4 dan roda 6. Pada kendaraan roda 2 indeks parkir tertinggi terdapat pada hari kerja yaitu sebesar 4,75. Untuk jenis kendaraan roda 4 indeks parkir tertinggi terdapat pada hari akhir pekan yaitu sebesar 1,84 dan untuk jenis kendaraan roda 6 indeks parkir tertinggi terdapat pada hari libur sebesar 7,54. Bandara Internasional I

Gusti Ngurah Rai pada saat ini masih memerlukan petak parkir untuk memenuhi kebutuhan parkir mereka. Kebutuhan parkir berdasarkan karakteristik parkir untuk jenis kendaraan roda 2 terdapat kekurangan sebesar 3.092 SRP. Untuk jenis kendaraan roda 4 kebutuhan ruang parkir adalah sebesar 1.897 SRP, sedangkan untuk jenis kendaraan roda 6 sebesar 42 SRP.

2.3 Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian diperlukan sebagai bukti agar tidak adanya plagiarisme antara penelitian sebelumnya dengan penelitian yang dilakukan. Sepengetahuan penulis, skripsi dengan topik “Studi Karakteristik Parkir Inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II” belum pernah dilakukan pada penelitian sebelumnya. Penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk perbaikan dan melengkapi penelitian-penelitian sebelumnya, sehingga keaslian penelitian ini dapat dijaga.

BAB III LANDASAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara adalah tempat persinggahan pesawat terbang (alat transportasi udara) digunakan untuk mendarat dan lepas landas untuk melakukan kegiatan seperti menurunkan dan mengangkut penumpang atau barang. Didalamnya terjadi berbagai macam rangkaian kegiatan yang berkaitan dengan pesawat terbang, seperti melakukan pengisian bahan bakar, pemeliharaan pesawat, perbaikan kerusakan pesawat, dan lain sebagainya (Messah,2012). Sistem di bandar udara terdapat 2 bagian :

1. Sisi Udara (*air side*)
 - a. *Runway* (landas pacu) adalah daerah yang ditentukan pada bandar udara yang dipergunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara.
 - b. *Taxiway* adalah jalur yang menyediakan akses antara *runway* dan apron.
 - c. Apron adalah tempat parkir pesawat yang dekat dengan terminal.
 - d. *Air Traffic Controller* berupa menara khusus pemantau yang dilengkapi radio kontrol dan radar, berfungsi untuk keamanan dan pengaturan.
 - e. Unit penanggulangan kecelakaan (*air rescue service*) dimana terdiri dari pasukan penolong dan pemadam kebakaran, mobil pemadam kebakaran, tabung pemadam kebakaran, ambulance, peralatan penolong dan pemadam kebakaran, dll.
 - f. *Fuel Service* untuk mengisi bahan bakar avtur.
2. Sisi darat (*land side*)
 - a. Terminal bandar udara adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Dalam terminal terdapat pemindai sinar X, *counter check-in*, (CIQ, *Custom Immigration –Quarantine*) untuk bandar udara internasional, dan ruang tunggu, serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang.
 - b. *Curb* adalah tempat bagi penumpang naik turun dari kendaraan kedalam bangunan terminal.

- c. Parkir Kendaraan, untuk parkir bagi penumpang dan pengantar /penjemput, termasuk taksi. Dalam perancangan Bandar udara khususnya yang menyediakan pelayanan domestik dan internasional luas area tata letak parkir harus diperhatikan sehingga memberikan kenyamanan dan keamanan bagi kendaraan yang singgah baik dalam waktu yang singkat maupun waktu yang lama. Salah satu hal yang sebaiknya dijadikan pertimbangan dalam perencanaan area parkir adalah jarak yang akan ditempuh dari lokasi parkir ke terminal, sehingga diupayakan agar waktu dan energi yang dipergunakan oleh pengunjung bandara akan lebih efisien.

3.2 Parkir

Iskandar (2011) parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan dan menginginkan kendaraan parkir di tempat yang mudah untuk dicapai. Parkir menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sementara itu, banyak ahli transportasi memberikan definisinya parkir, yaitu :

1. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (Wikrama, 2010).
2. Parkir adalah memangkalkan/menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan orang/barang (bermotor/tidak bermotor) pada suatu tempat parkir dalam jangka waktu tertentu (Dayana, 2012).
3. Parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara dan pengemudi meninggalkan kendaraannya termasuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang (Murwono, 1996).

Berdasarkan dari definisi diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah keadaan tidak bergerak kendaraan bermotor/tidak bermotor dalam jangka waktu tertentu yang lama maupun sebentar tergantung pada kepentingan pengemudinya.

Parkir merupakan suatu bagian yang penting dalam sistem transportasi darat. Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tempat parkir tersebut tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir. Permasalahan parkir pada dasarnya terjadi apabila jumlah kebutuhan parkir lebih besar dari pada kapasitas parkir, sehingga dapat mengganggu lalu lintas di sekitar lokasi parkir.

3.3 Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu dan bertujuan untuk memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran arus lalu-lintas (Iskandar, 2011). Fasilitas parkir dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan Penempatannya

a. Parkir di badan jalan (*On street parking*)

Parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkir. Walaupun parkir di tepi jalan mempunyai banyak kerugian seperti menghambat arus lalu lintas karena terjadi perlambatan ataupun kemacetan pada sejumlah kendaraan yang melintas, tetapi parkir di badan jalan masih sangat diperlukan mengingat banyak tempat (sekolah, pertokoan, tempat ibadah, dll) yang tidak memiliki ruang parkir yang memadai.

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

Yang dimaksud dengan parkir di luar badan jalan adalah tersedianya lahan khusus sebagai pelataran parkir, fasilitas ini dilengkapi dengan pintu pelayanan masuk dan pintu pelayanan keluar yang berfungsi sebagai tempat mengambil atau menyerahkan karcis sehingga dapat diketahui jumlah kendaraan dan durasi parkir kendaraan yang parkir.

2. Berdasarkan Status

- a. Parkir umum adalah area parkir yang lahannya dikuasai dan dikelola oleh Pemerintah Daerah.
- b. Parkir khusus adalah perparkiran menggunakan lahan yang pengelolannya diselenggarakan pihak ketiga.
- c. Parkir darurat adalah perparkiran ditempat-tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah atau swasta karena kegiatan insidental.
- d. Gedung parkir adalah suatu bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaranya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang mendapatkan ijin dari pemerintah daerah.
- e. Areal parkir adalah lahan parkir lengkap dengan fasilitas sarana perparkiran yang diperlukan dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah.

3. Berdasarkan Jenis Kendaraannya

Menurut jenis kendaraan parkir, terdapat beberapa golongan parkir yaitu :

- a. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda).
- b. Parkir untuk kendaraan beroda dua bermesin (sepeda motor).
- c. Parkir untuk kendaraan beroda tiga, beroda empat atau lebih (bajaj, mobil, taksi dan lain-lain).

4. Menurut jenis tujuan parkir

- a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaik turunkan penumpang
- b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar muat barang

Keduanya sengaja dipisahkan agar satu sama lain kegiatan tidak saling mengganggu.

5. Menurut jenis pemilikan dan pengoperasiannya

- a. Parkir milik dan pengoperasiannya adalah milik swasta
- b. Parkir milik pemerintah daerah dan pengelolaannya adalah pihak swasta

c. Parkir milik dan pengoperasiannya adalah pihak pemerintah.

6. Menurut waktu Parkir

a. Fasilitas Parkir sementara

1. Parkir Waktu Singkat

Parkir waktu singkat adalah pengendara yang memarkirkan kendaraannya (menggunakan ruang parkir) kurang dari satu (1) jam dan untuk keperluan belanja.

2. Parkir Waktu Sedang

Parkir waktu sedang adalah pengendara yang memarkirkan kendaraannya (menggunakan ruang parkir) antara satu (1) jam sampai dengan empat (4) jam dan untuk keperluan berdagang.

3. Parkir Waktu Lama

Parkir waktu lama adalah pengendara yang memarkirkan kendaraannya (menggunakan ruang parkir) lebih dari empat (4) jam dan biasanya untuk keperluan bekerja

b. Fasilitas Parkir Inap

Parkir inap merupakan sebuah fasilitas parkir yang disediakan oleh penyedia jasa parkir. Fasilitas parkir inap adalah suatu fasilitas penitipan kendaraan dalam durasi yang cukup lama, biasanya lebih dari 12 jam.

3.4 Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir adalah parameter yang mempengaruhi pemanfaatan lahan parkir. Melalui karakteristik parkir dapat diketahui kondisi perparkiran yang terjadi pada lokasi studi. Untuk mengetahui karakteristik parkir yang harus diketahui terlebih dahulu adalah (Munawar, 2004).

3.4.1 Akumulasi Parkir

Akumulasi adalah jumlah kendaraan parkir dalam periode waktu tertentu (Munawar,2004). Satuan akumulasi adalah kendaraan.

$$\text{Akumulasi} = Q_{in} - Q_{out} + Q_S \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan :

Q_{in} = Σ kendaraan yang masuk lokasi parkir

Q_{out} = Σ kendaraan yang keluar lokasi parkir

Q_S = Σ kendaraan yang telah berada di lokasi parkir sebelum pengamatan dilakukan.

3.4.2 Durasi Parkir

Durasi parkir adalah informasi yang sangat dibutuhkan untuk mengetahui lama suatu kendaraan parkir (Munawar,2004). Informasi ini diketahui dengan cara mengamati waktu kendaraan tersebut masuk dan waktu kendaraan tersebut keluar.

$$\text{Durasi} = T_{out} - T_{in} \dots \dots \dots (2)$$

Keterangan :

T_{out} = waktu saat kendaraan masuk lokasi parkir

T_{in} = waktu saat kendaraan keluar lokasi parkir

3.4.3 Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang Parkir pada selang waktu tertentu (Munawar,2004).

Rumus yang digunakan untuk menghitung volume parkir adalah :

$$\text{Volume} = Q_{in} + Q_s \text{ (kendaraan)} \dots \dots \dots (3)$$

Keterangan :

Q_{in} = Jumlah kendaraan yang memasuki lokasi parkir

Q_s = Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survey

3.4.4 Tingkat Pergantian Parkir

Tingkat pergantian parkir adalah jumlah penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir untuk satu periode tertentu (Munawar,2004). Besarnya *turnover parking* ini diperoleh dari persamaan :

$$\text{Tingkat Pergantian Parkir} = \frac{V}{R} \dots \dots \dots (4)$$

Keterangan:

V = Volume Kendaran (Kendaraan)

R = Ruang parkir yang tersedia (SRP)

3.4.5 Indeks Parkir

Indeks parkir adalah persentasi dari akumulasi jumlah kendaraan pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia kemudian dikalikan 100 % (Munawar, 2004).

$$\text{Indeks Parkir} = \frac{AP}{R} \times 100 \% \dots \dots \dots (5)$$

Keterangan:

AP = Akumulasi Parkir

R = Ruang Parkir yang tersedia

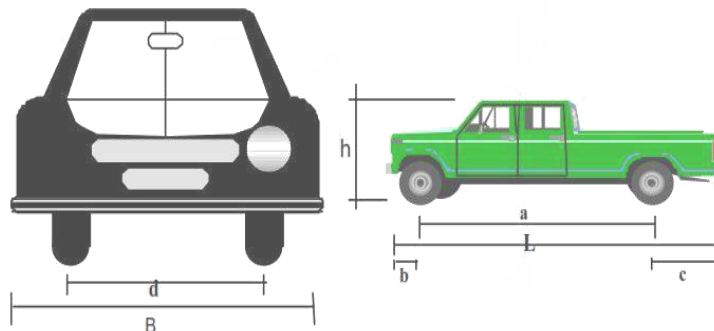
3.5 Sistem Perparkiran

3.5.1 Satuan Ruang Parkir

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998) Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruangbebas dan lebar buka pintu. Untuk menentukan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas pertimbangan berikut :

1. Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang ditunjukkan dalam gambar sebagai berikut :



Gambar 3.1 Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Keterangan :

a = jarak gandar h = tinggi total d = lebar
 b = depan tergantung B = lebar total
 c = belakang tergantung L = panjang total

2. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung 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 (aisle). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Lebar bukaan pintu kendaraan

Jenis Bukaan 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

Tabel 3.1 Lanjutan

Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	· Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop, bandara	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	· Orang cacat	III

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

4. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Berdasarkan tabel penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi menjadi tiga jenis kendaraan dan untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan seperti Tabel 3.2 berikut ini :

Tabel 3.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir

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 : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

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

a. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang

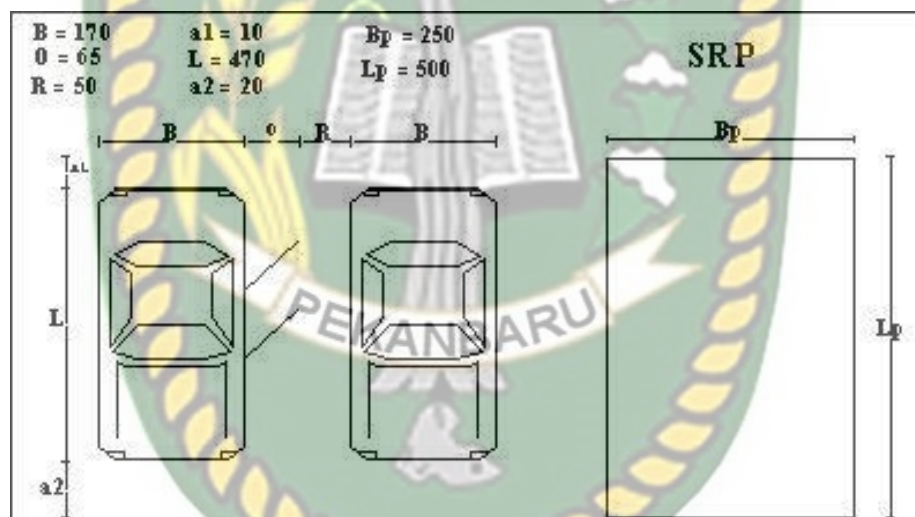
Analisis untuk mobil penumpang yang telah dilakukan secara matematis terhadap masing-masing golongan dapat dilihat pada tabel 3.3 berikut :

Tabel 3.3 Ukuran Satuan Ruang Parkir (SRP) mobil Penumpang

Golongan	B (cm)	O (cm)	R (cm)	L (cm)	a1 (cm)	a2 (cm)	Lp (cm)	Bp (cm)
I	170	55	5	470	10	20	500	230
II	170	75	5	470	10	20	500	250
III	170	80	50	470	10	20	500	300

Sumber : Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir

Tata letak dari setiap ukuran satuan ruang parkir pada Tabel 3.3 diperhatikan secara visual pada Gambar 3.2 berikut :



Gambar 3.2 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang

Sumber : Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir

Keterangan :

B = Lebar total kendaraan

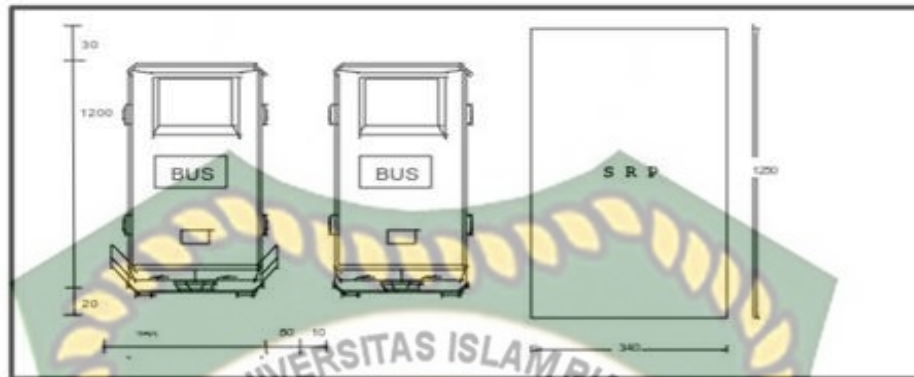
L = Panjang Total Kendaraan

O = Lebar bukaan pintu

a1, a2 = Jarak bebas arah longitudinal

R = Jarak bebas Lateral

b. Satuan Ruang Parkir untuk Bus / Truk



Gambar 3.3 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus / Truk

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

c. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

Satuan ruang parkir (SRP) sepeda motor digunakan ukuran satuan ruang parkir motor sesuai dengan tata letak yang ditunjukkan pada gambar 3.4 berikut :



Gambar 3.4 Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

3.5.2 Pola Parkir

Menurut pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), pola parkir terdiri dari :

1. Pola parkir di badan jalan

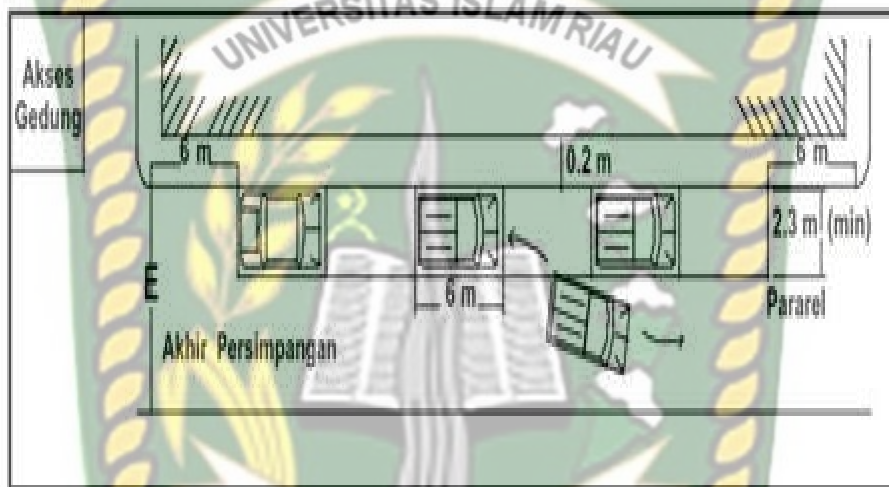
Sudut parkir yang akan digunakan umumnya ditentukan oleh:

1. lebar jalan;
2. volume lalu lintas pada jalan bersangkutan;

3. karakteristik kecepatan;
4. dimensi kendaraan;
5. sifat peruntukkan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

a. Pola parkir Paralel

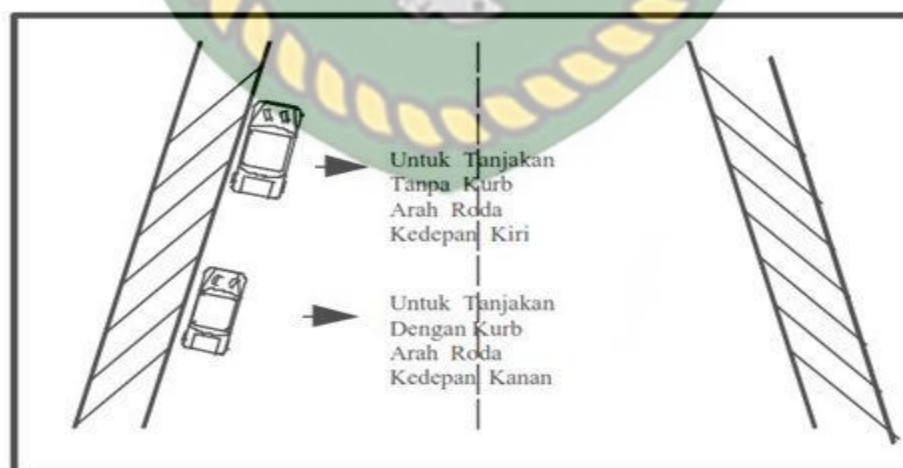
1. Pola parkir pada daerah datar



Gambar 3.5 Pola Parkir Paralel pada Daerah Datar

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

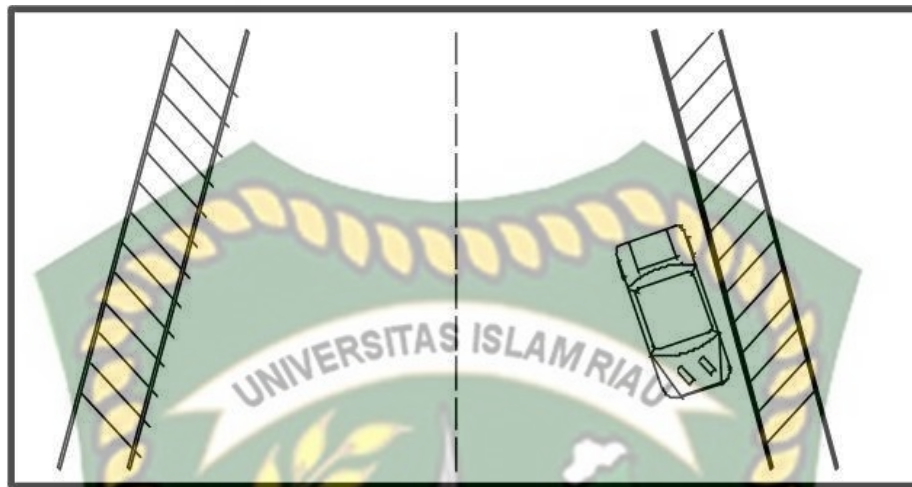
2. Pola parkir pada daerah tanjakan



Gambar 3.6 Pola Parkir Paralel pada Daerah Tanjakan

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

3. Pola parkir pada daerah turunan



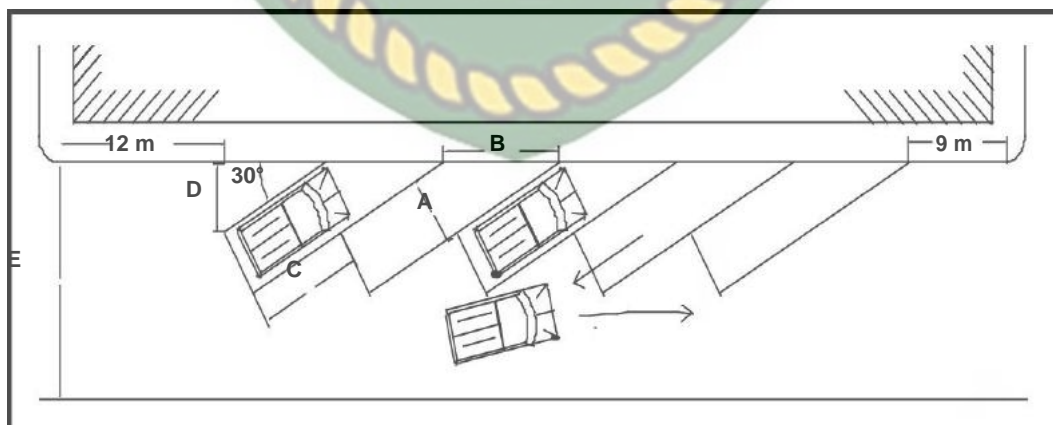
Gambar 3.7 Pola Parkir Paralel pada Daerah Turunan

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

b. Pola parkir menyudut :

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

a). Sudut = 30°

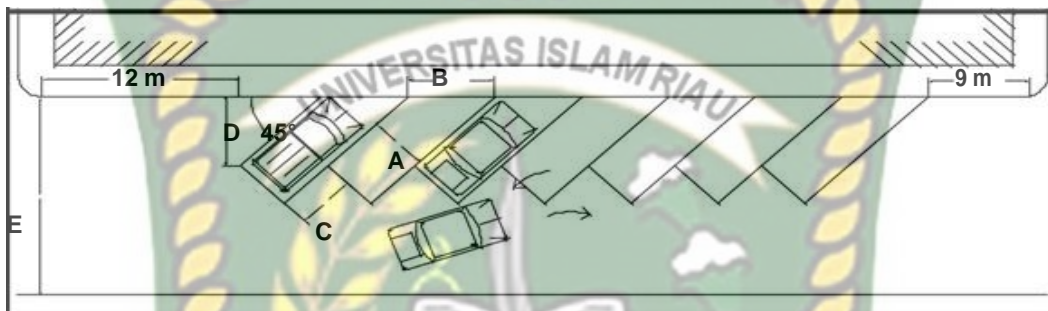


Gambar 3.8 Parkir di badan jalan dengan sudut 30°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Tabel 3.4 Golongan kendaraan parkir di sudut 30°

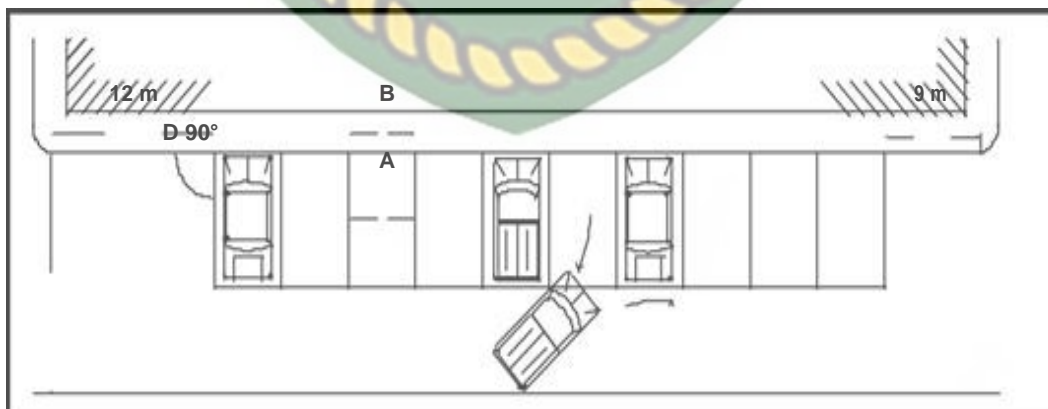
	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,6
Golongan II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,75
Golongan III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

b). Sudut = 45° Gambar 3.8 Parkir di badan jalan dengan sudut 45°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Tabel 3.5 Golongan kendaraan parkir di sudut 45°

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

c). Sudut = 90° Gambar 3.9 Parkir di badan jalan dengan sudut 90°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Tabel 3.6 Golongan kendaraan parkir di sudut 90°

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

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Keterangan :

- A = Lebar ruang parkir (m)
- B = Lebar kaki ruang parkir (m)
- C = Selisih panjang ruang parkir (m)
- D = Ruang parkir Efektif (m)

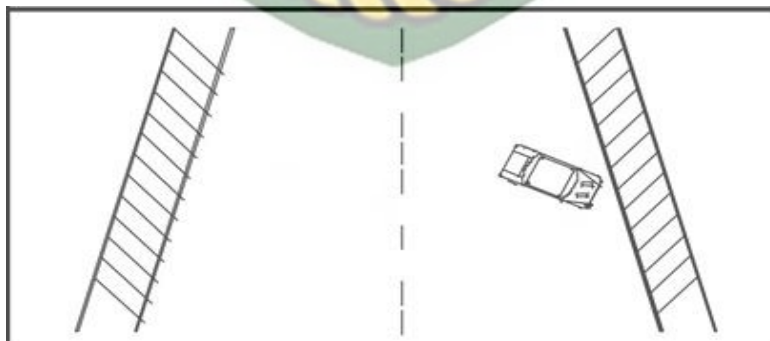
d). Pada daerah tanjakan



Gambar 3.10 Parkir di badan jalan tanjakan dengan kondisi tanjakan

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

e). Pada daerah turunan



Gambar 3.11 Parkir di badan jalan tanjakan dengan kondisi turunan

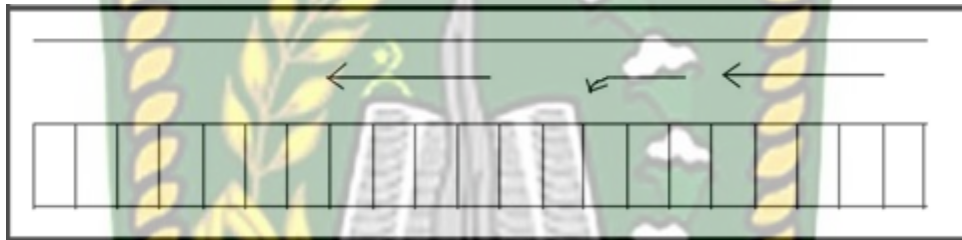
Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

2. Pola Parkir di Luar Badan Jalan

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) pola parkir di luar badan jalan dibagi menjadi:

1. Parkir Kendaraan Satu Sisi
 - a. Membentuk sudut 90°

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 sudut yang lebih kecil dari 90° .

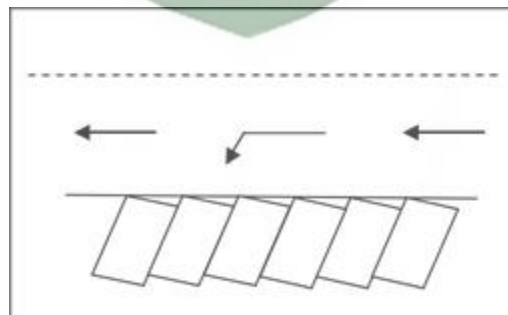


Gambar 3.12 Parkir kendaraan satu sisi membentuk sudut 90°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

- b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

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° .



Gambar 3.13 Parkir kendaraan satu sisi membentuk sudut 30° , 45° , 60°

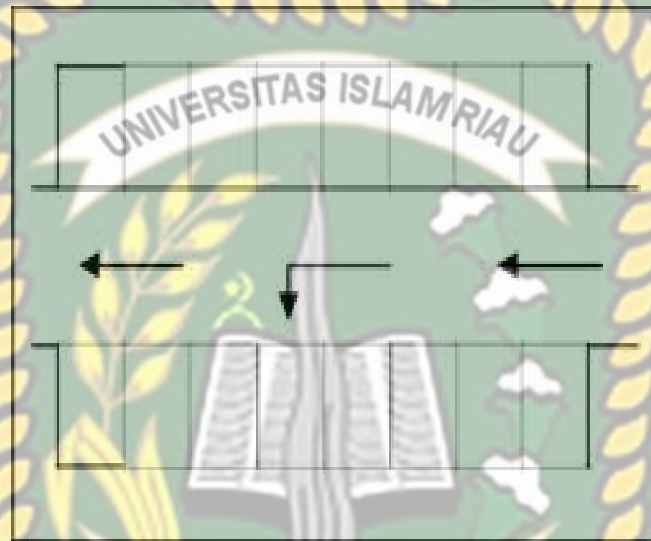
Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

2. Parkir kendaraan dua sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

a. Membentuk sudut 90°

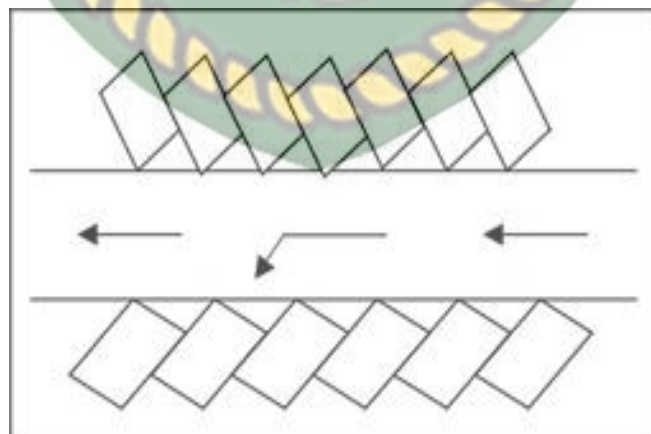
Pada pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.



Gambar 3.14 Parkir kendaraan dua sisi membentuk sudut 90°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°



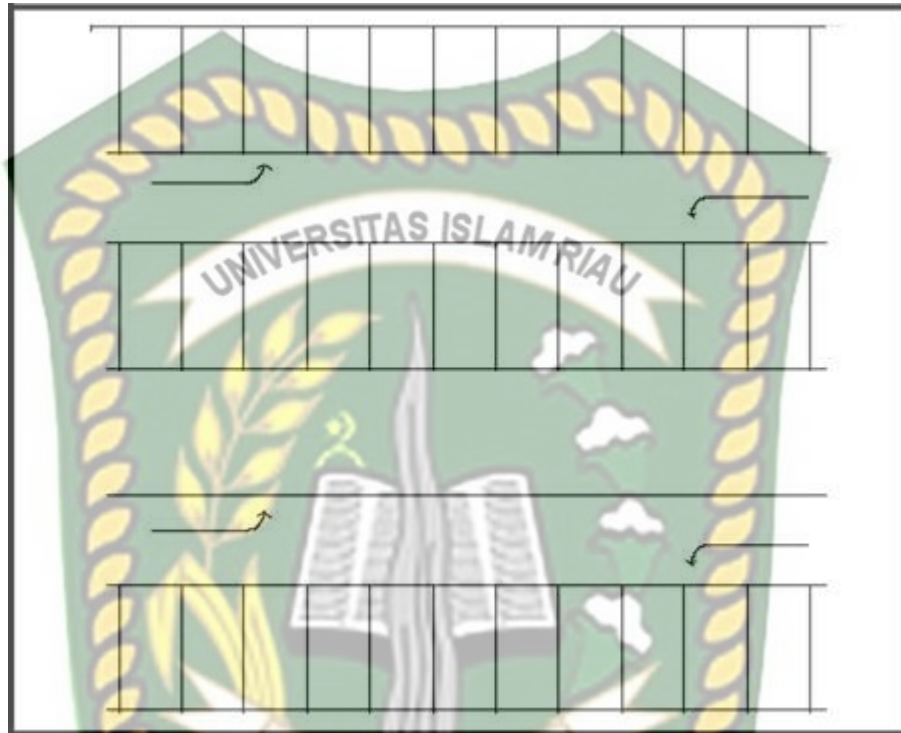
Gambar 3.15 Parkir kendaraan dua sisi membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

c. Pola Parkir Pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

1. Membentuk sudut 90°

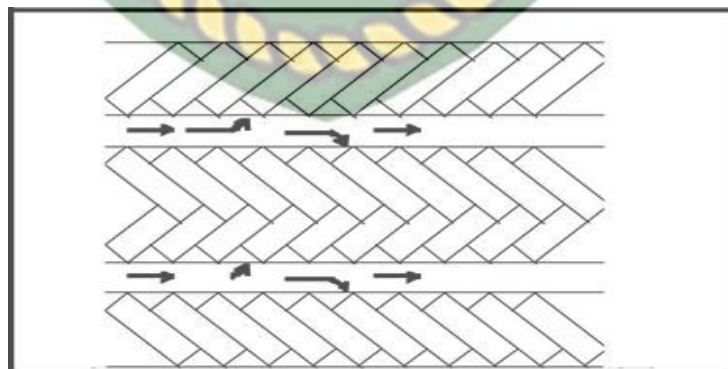


Gambar 3.16 Pola Parkir Pulau membentuk sudut 90°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

2. Membentuk sudut 45°

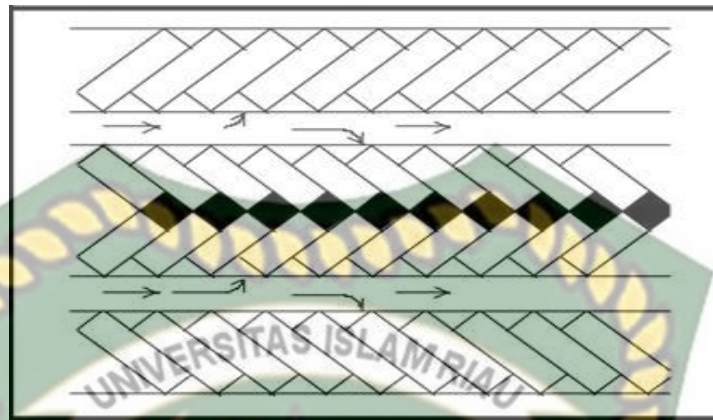
a. Bentuk tulang ikan tipe A



Gambar 3.17 Pola Parkir Pulau membentuk sudut 45°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

b. Bentuk tulang ikan tipe B

Gambar 3.18 Pola Parkir Pulau membentuk sudut 45°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

c. Bentuk tulang ikan tipe C

Gambar 3.19 Pola Parkir Pulau membentuk sudut 45°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

3.6 Pengoperasian Parkir

Fasilitas tempat parkir merupakan fasilitas pelayanan umum, yang merupakan faktor yang sangat penting dalam sistem transportasi di daerah perkotaan. Dipandang dari sisi teknik lalu lintas, aktivitas parkir yang ada saat ini mengganggu kelancaran arus lalu lintas, mengingat sebagian besar kegiatan parkir dilakukan di badan jalan.

Pengaturan aktivitas parkir di badan jalan akan membawa konsekuensi penyediaan fasilitas parkir di luar badan jalan, dengan pengelolaan fasilitas parkir di luar badan jalan tersebut dapat diusakan oleh pemerintah daerah atau pihak swasta. Di sisi lain aktivitas parkir, baik yang berada di badan jalan dan di luar

jalan dapat merupakan sumber pendapatan daerah yang potensial apabila dikelola secara baik.

Dalam pengelolaan parkir dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Pengorganisasian

Sesuai dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 61 Tahun 1993 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II, untuk menyelenggarakan fasilitas parkir dibentuk Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Perparkiran pada Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II.

Dalam struktur organisasi UPTD, perparkiran mencakupi aspek kegiatan sebagai berikut :

1. Aspek Administratif, yang mengurus hal-hal nonteknis perparkiran, seperti personalia, keuangan, dan umum.
2. Aspek Teknis-Operasional, yang mengurus hal-hal teknis perparkiran, seperti perencanaan, pengoperasian, dan pemeliharaan.

2. Tata cara parkir

Dalam melaksanakan parkir, baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan hal-hal berikut :

1. Batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas.
2. Keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir.

Sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir adalah sebagai berikut :

1. Fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir :

- a. Dalam melaksanakan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan.
- b. Juru parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir,
- c. Juru parkir harus menggunakan seragam.

2. Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk/keluar) :
 - a. Pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis, pengemudi harus mendapatkan karcis tanda parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan petugas mencatat nomor kendaraan)
 - b. Dengan dan tanpa juru parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata cara parkir.
 - c. Pada pintu keluar, petugas harus memeriksa kebenaran karcis tanda parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir dengan menyerahkan bukti pembayaran pada pengemudi.

3. Pengadaan dan Pengaturan Fasilitas Parkir

Pengadaan fasilitas parkir dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Fasilitas parkir di badan jalan

Aktivitas parkir dapat dilaksanakan di badan jalan maupun di trotoar yang disediakan untuk parkir kendaraan, dengan pola pengaturan parkir dilakukan oleh pihak pemerintah daerah, yang dalam hal ini DLLAJ (Dinas Lalu lintas Angkutan Jalan) atau DISHUB (Dinas Perhubungan).

Pengadaan fasilitas parkir di badan jalan khususnya system perparkiran yang sesuai dengan pola pengaturan untuk masing-masing ruas jalan yang diperbolehkan untuk parkir dilaksanakan oleh (DLLAJ).

2. Fasilitas parkir di luar badan jalan

Pengadaan fasilitas parkir di luar badan jalan baik yang berupa taman parkir maupun gedung parkir dapat dilakukan oleh :

- a. Pemerintah Daerah.
- b. Swasta.

- c. Pemerintah Daerah bekerja sama dengan swasta.

Sistem pengadaan fasilitas di luar badan jalan tersebut diatas akan mempengaruhi besaran pendapatan asli daerah (parkir) yang akan didapat.

3.7 Pemeliharaan Parkir

1. Pelataran parkir

Untuk menjamin agar pelataran tetap dalam kondisi baik, pemeliharaan dilakukan dengan cara :

- a. Sekurang-kurangnya setiap pagi hari pelataran parkir dibersihkan agar bebas dari sampah dan air yang tergenang.
- b. Pelataran parkir yang sudah berlubang-lubang atau rusak, ditambah atau diperbaiki.
- c. Secara rutin pada saat tertentu, pelapisan (*Overlay*) pada perkerasan pelataran parkir perlu dilakukan.

Untuk memelihara pelataran parkir itu, perlu diketahui hal-hal berikut:

- a. Pada fasilitas parkir di badan jalan, penambalan atau pelapisan (*overlay*) dilakukan sesuai dengan pemeliharaan badan jalan oleh instansi pembina jalan.
- b. Pada fasilitas parkir di luar badan jalan, pengelola parkir wajib menyiapkan fasilitas/peralatan pemeliharaan perkerasan pelataran parkir.

2. Marka dan Rambu Jalan

Karena berfungsi sebagai pemandu dan penunjuk bagi pengemudi pada saat parkir, marka dan rambu jalan harus dijaga agar tetap dapat terlihat jelas.

1. Marka Jalan

- a. Secara berkala marka jalan dicat kembali agar terlihat jelas oleh pengemudi.
- b. Bersamaan dengan pembersihan pelataran parkir, bagian marka jalan harus dibersihkan secara khusus.

2. Rambu Jalan

- a. Rambu jalan harus diganti apabila sudah tidak terlihat jelas tulisannya atau sudah rusak.
- b. Secara rutin daun rambu jalan harus dibersihkan agar tidak tertutup oleh kotoran.

3. Fasilitas penunjang parkir

Fasilitas penunjang parkir yang memerlukan pemeliharaan adalah sebagai berikut :

- a. Pos petugas
- b. Lampu penerangan.
- c. Pintu keluar dan masuk.
- d. Alat pencatat waktu elektronis.
- e. Pintu elektronis pada fasilitas parkir dengan pintu otomatis.

3.8 Penanganan Masalah Parkir

Permasalahan parkir cukup rumit, akibat terbatasnya fasilitas di luar badan jalan, sehingga memacu pemanfaatan badan jalan untuk parkir kendaraan. Untuk mengatasi permasalahan parkir tersebut diatas dapat dilakukan tindakan sebagai berikut :

1. Pengaturan ruas-ruas jalan yang boleh untuk parkir, yang mencakup lokasi dan pola parkirnya sehingga menghasilkan gangguan terhadap kelancaran arus lalu lintas minimum.
2. Mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas parkir yang telah ada.
3. Penyediaan Fasilitas parkir di luar badan jalan khususnya pada kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran serta tempat hiburan/rekreasi.

4. Penambahan item persyaratan dalam pengusulan IMB mengenai penyediaan fasilitas parkir minimum.

Dalam pelaksanaan penanganan masalah parkir tersebut diatas, perlu dipertimbangkan kepentingan dari semua pihak sehingga tidak terjadi gejolak sosial. Selain itu, juga mempertimbangkan segala keterbatasan yang ada, sehingga usulan penanganan dapat terimplementasikan di lapangan dengan baik. Penanganan masalah parkir dapat diusulkan dilaksanakan secara bertahap, yaitu :

1. Tahap jangka pendek
 - a. Pembangunan pusat kegiatan baru, pada pengusulan IMB disertai persyaratan penyediaan fasilitas parkir yang memadai.
 - b. Pola parkir yang ada pada fasilitas parkir di badan jalan tetap dipertahankan, khususnya posisi parallel.
2. Tahap jangka Menengah/Panjang
 - a. Penyediaan Fasilitas parkir di luar badan jalan pada kawasan-kawasan pembangkit parkir.

3.9 Populasi dan Sampel

Populasi adalah gabungan dari seluruh elemen yang terbentuk peristiwa, hal, atau orang yang memiliki karakteristik serupa menjadi pusat perhatian peneliti, karena dipandang sebagai semesta penelitian (Ferdinand, 2006). Sedangkan Sugiyono (2010;61) Populasi adalah wilayah yang terdiri dari obyek/subyek yang mempunyai kualitas karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2010:62). Dengan demikian sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diselidiki, dan bisa mewakili keseluruhan populasinya hingga jumlahnya lebih sedikit dari populasi.

Besarnya jumlah sampel dapat dilakukan penarikan dengan menggunakan rumus slovin, jumlahnya harus representative agar hasil penelitian

dapat digeneralisasikan dan perhitungannya pun tidak memerlukan tabel jumlah sampel, namun dapat dilakukan dengan rumus dan perhitungan sederhana.

Rumus Slovin untuk menentukan sampel adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana :

n = ukuran sampel/jumlah minimal responden

N = ukuran populasi

e = Presentase kelonggaran ketelitian kesalahan pengambilan sampel yang masih bisa ditolerir

(catatan : umumnya digunakan 1% atau 0,01, 5 % atau 0,05, dan 10% atau 0,1)

3.10 Teknik Pengambilan Sampel

Ada dua macam tipe teknik pengambilan sampel (Sugiyono, 2003) :

1. *Random Sampling*

Random Sampling adalah teknik pengambilan sampel dimana semua individu dalam populasi baik secara sendiri-sendiri maupun secara bersama-sama diberi kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai anggota sampel. Cara pengambilan sampel dengan random ada tiga cara :

- a. Cara *Insidental* adalah pengambilan sampel dengan memberikan kesempatan setiap individu untuk menjadi anggota sampel.
- b. Cara *Ordinal* adalah cara pengambilan sampel dengan cara kelipatan dari sampel sebelumnya, misalkan kelipatan dua, kelipatan tiga, dan seterusnya
- c. Cara Randomisasi adalah pengambilan sampling melalui tabel bilangan random

2. *Non Random Sampling*

Non Random Sampling adalah cara pengambilan sample yang tidak semua anggota sampel diberi kesempatan untuk dipilih sebagai anggota sampel. Cara pengambilan sampel dengan non random sampel adalah sebagai berikut :

- a. *Proportional sampling* adalah pengambilan sampel yang memperhatikan pertimbangan unsur-unsur atau kategori dalam penelitian.
- b. *Stratified sampling* adalah cara pengambilan sampel dari populasi yang terdiri dari strata yang mempunyai susunan yang bertingkat
- c. *Proporsive sampling* adalah cara pengambilan sampel dengan menetapkan ciri yang sesuai dengan tujuan.
- d. *Quota sampling* adalah ruang dan tempat belajar baik yang tersedia di rumah maupun di kampus.
- e. *Double sampling* atau *sampling kembar* sering digunakan dalam penelitian yang menggunakan angket lewat usaha menampung mereka dan mengembalikan dalam angket.
- f. *Area Probability samling* adalah cara pengambilan sampel yang menunjukkan cara tertentu atau bagian sampel yang memiliki ciri-ciri populasi.
- g. *Cluster sampling* adalah cara pengambilan sampel yang berdasarkan *cluster-cluster* tertentu.

BAB IV METODE PENELITIAN

4.1 Bahan dan Alat Penelitian

Untuk melancarkan penelitian dilapangan penulis memerlukan peralatan untuk pendukung penelitian ini. Adapun peralatan dan bahan yang penulis gunakan adalah sebagai berikut :

- a. Form Kuisisioner
- b. Kamera
- c. Seperangkat Alat Komputrer

4.2 Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh sejumlah data dan informasi yang diperlukan, maka perlu dilakukan pengumpulan data. Adapun data yang dikumpulkan antara lain :

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari peninjauan langsung di lapangan. Dalam penelitian ini data-data primer yang digunakan antara lain sebagai berikut:

a. Survei Lapangan

Survei lapangan berupa data yang diperoleh dari peninjauan langsung di lapangan yang meliputi jumlah kendaraan yang masuk, jumlah kendaraan yang keluar, dan jumlah kendaraan yang sedang terparkir waktu pengamatan dimulai serta pencatatan nomor plat kendaraan.

b. Pemberian Kuisisioner

Pemberian Kuisisioner kepada penumpang yang menggunakan fasilitas Parkir Inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II, serta melakukan wawancara kepada pengguna parkir inap untuk memperoleh informasi terkait parkir inap.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku, catatan, bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan secara umum. Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh dari pihak pengelola parkir inap yang meliputi luas area parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II (SSQ II) (jumlah petak parkir inap) dan data rekapitulasi karcis kendaraan yang masuk dan keluar fasilitas parkir inap.

4.3 Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. Mulai
Mulai adalah langkah awal sebelum melakukan persiapan dalam penelitian.
2. Tinjauan Pustaka
Tinjauan pustaka merupakan langkah awal dalam metode pengumpulan data. Tinjauan pustaka merupakan metode pengumpulan data yang diarahkan kepada pencarian data dan informasi melalui dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, foto-foto, gambar, maupun dokumen elektronik yang dapat mendukung dalam proses penulisan. Hasil penelitian juga akan semakin kredibel apabila didukung foto-foto atau karya tulis akademik yang telah ada.
3. Pengumpulan Data
Pengumpulan Data berupa data primer dan data sekunder
4. Analisa Data
Analisa Data dilakukan dengan tujuan untuk mengolah data tersebut menjadi informasi, sehingga karakteristik atau sifat-sifat datanya dapat dengan mudah dipahami dan bermanfaat untuk menjawab masalah-masalah yang berkaitan dengan kegiatan penelitian.
5. Hasil dan Pembahasan

Hasil dan pembahasan yaitu membahas hasil-hasil yang disederhanakan dalam bentuk tabel, grafik atau lainnya, agar mempermudah pemahaman hasil analisa bagi pembaca.

6. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan merupakan hasil akhir yang didapati dari penelitian. Saran merupakan masukan-masukan yang berguna untuk kemajuan pihak-pihak yang terkait dan yang berwenang dalam ruang lingkup penelitian.

7. Selesai

Untuk lebih jelasnya tahapan penelitian ini dapat dilihat pada bagan alir berikut ini :





Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian

4.4 Analisa Data

1. Analisa Karakteristik umum yang meliputi Akumulasi Parkir, Durasi parkir, Volume parkir, Tingkat pergantian parkir dan Indeks parkir.
2. Analisa penggunaan fasilitas parkir inap Bandar udara Sultan Syarif Qasim II
3. Analisa Faktor-faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II.

4.5 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Area Parkir Inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II Pekanbaru.



Gambar 4.2 Lokasi Penelitian

Sumber : *Dokumentasi Lapangan*

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Karakteristik Umum Parkir Inap

Data-data hasil pengamatan di lokasi studi, selanjutnya diolah dan dianalisis sesuai rumusan masalah dalam penelitian, yaitu analisis karakteristik parkir inap kendaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II meliputi : akumulasi parkir, durasi parkir, volume parkir, tingkat pergantian parkir dan indeks parkir dan analisis penggunaan parkir inap serta analisis faktor apa saja yang mempengaruhi durasi lama parkir. Adapun data untuk setiap karakteristik parkir pada bandara disajikan sebagai berikut :

5.2 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir dibutuhkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang parkir pada lahan yang tersedia dengan selang waktu tertentu. Data ini diperoleh dengan cara menghitung kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk dan dikurangi dengan kendaraan yang keluar, maka akan didapat jumlah maksimum dari kendaraan yang parkir pada hari Kamis, 18 April 2019 sampai dengan Hari Rabu, 24 April 2019.

5.2.1 Akumulasi Parkir Maksimum

Akumulasi Maksimum yaitu jumlah kendaraan tertinggi yang diparkir di Area parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II pada periode Kamis, 18 April 2019 sampai dengan Rabu, 24 April 2019. Berdasarkan hasil pengolahan data, maka diperoleh akumulasi maksimum kendaraan parkir inap terjadi pada hari Rabu, 24 April 2019 pada pukul 10.00 sampai pukul 11.00 sebanyak 73 kendaraan. seperti yang terlihat pada Tabel 5.1. Dan untuk data akumulasi lainnya dapat dilihat di Lampiran A.

Tabel 5.1 Akumulasi parkir maksimum kendaraan

PUKUL	MASUK	KELUAR	AKUMULASI
Jumlah kendaraan yang sudah terparkir saat survey dimulai hari Rabu, 23 April 2019 pukul 08.00 WIB			68
08.00 - 09.00	1	0	69
09.00 - 10.00	2	1	70
10.00 - 11.00	3	0	73
11.00 - 12.00	0	1	72
12.00 - 13.00	0	4	68
13.00 - 14.00	1	0	69
14.00 - 15.00	1	2	68
15.00 - 16.00	5	5	68
16.00 - 17.00	0	5	63
17.00 - 18.00	0	1	62

Sumber : Hasil Analisa

Contoh perhitungan mencari akumulasi parkir pada hari Rabu, 24 April 2019 pukul 09.00 – 10.00 adalah sebagai berikut :

Akumulasi Parkir = $Q_s + Q_{in} - Q_{out}$

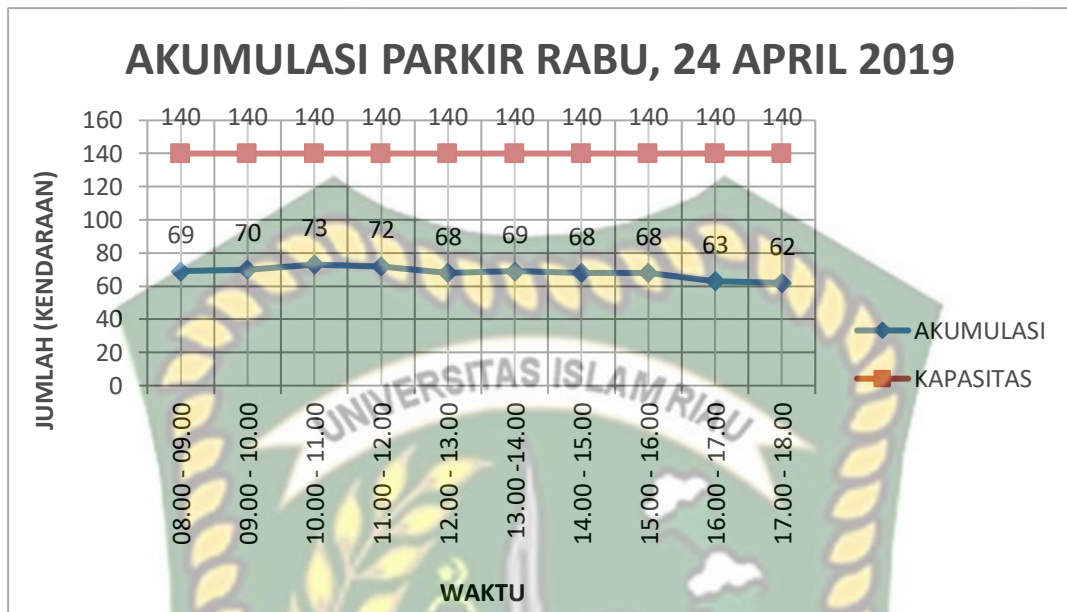
$$= 69 + 2 - 1 = 70 \text{ kendaraan}$$

Keterangan : Q_s = kendaraan yang sudah terparkir sebelum pengamatan dilakukan

Q_{in} = kendaraan yang masuk lokasi parkir

Q_{out} = kendaraan yang keluar lokasi parkir

Data pada Tabel 5.1, dijelaskan kembali pada grafik Akumulasi Parkir Maksimum yang terdapat pada Gambar 5.1 sebagai berikut :



Gambar 5.1 Grafik Akumulasi Maksimum parkir inap

Berdasarkan gambar 5.1, dapat dilihat terjadi peningkatan akumulasi kendaraan pada pukul 08.00 ke pukul 11.00, sebanyak 4 kendaraan. Selanjutnya terjadi penurunan akumulasi secara bertahap, dimulai pukul 11.00 sampai pukul 12.00 terjadi penurunan sebanyak 1 kendaraan, pukul 12.00 sampai pukul 13.00 terjadi penurunan sebanyak 4 kendaraan. Pukul 13.00 sampai pukul 14.00 terjadi peningkatan akumulasi sebanyak 1 kendaraan. Di pukul 14.00 sampai pukul 16.00 tidak terjadi peningkatan ataupun penurunan akumulasi. Penurunan akumulasi terbesar terjadi pada pukul 16.00 sampai pukul 17.00 sebesar 5 kendaraan.

Data yang terdapat pada tabel 5.1 merupakan hasil pengolahan data dari tabel 5.2 dibawah ini :

Tabel 5.2 Rekap harian parkir (Rabu, 24 April 2019)

NO	PLAT KENDARAAN	JENIS KENDARAAN	STATUS	JAM	KETERANGAN PARKIR (KENDARAAN)
SAAT SURVEI DILAKUKAN JUMLAH KENDARAAN YANG TERPARKIR					68
7	BM 1492 MK	LIVINA	IN	08:20	69
8	BM 1196 VK	SIGRA	IN	09:13	70
9	BM 8115 KE	FORD	OUT	09:15	69
10	BH 1172 KG	SIGRA	IN	09:28	70
11	BM 1370 NP	VIOS	IN	10:15	71
12	BM 211 YO	CR-V	IN	10:18	72

Tabel 5.2 Lanjutan

13	D 1802 PQ	PAJERO	IN	10:40	73
14	BM 1467 S	INNOVA	OUT	11:50	72
15	BM 1753 EI	RUSH	OUT	12:15	71
16	BM 1111 CE	FREED	OUT	12:15	70
17	BM 1026 EI	PAJERO	OUT	12:15	69
18	AB 1241 NK	INNOVA	OUT	12:20	68
19	BM 1238 ZQ	PAJERO	IN	13:45	69
20	BM 1247 AV	JAZZ	OUT	14:05	68
21	BM 1096 ZS	INNOVA	IN	14:05	69
22	BM 1328 QY	XENIA	OUT	14:40	68
23	BM 1650 JR	TERIOS	OUT	15:03	67
24	BM 1161 DP	TERIOS	IN	15:09	68
25	BM 1812 DO	AVANZA	OUT	15:14	67
26	BM 1564 F	INNOVA	IN	15:14	68
27	BM 1681 ZP	INNOVA	OUT	15:15	67
28	BM 1148 MS	AGYA	OUT	15:28	66
29	B 2368 KFS	RUSH	OUT	15:28	65
30	B 2591 SBR	PAJERO	IN	15:30	66
31	BM 1476 BF	AVANZA	IN	15:54	67
32	BM 1531 MO	AVANZA	IN	16:00	68
33	BM 1054 B	RUSH	OUT	16:02	67
34	BM 1412 S	INNOVA	OUT	16:15	66
35	BM 191 ZD	MARCH	OUT	16:40	65
36	BM 1833 ZO	INNOVA	OUT	16:41	64
37	BM 1037 NS	LANCER	OUT	16:53	63
38	BM 1918 LS	HRV	OUT	17:23	62

Sumber : Hasil Analisa

5.2.2 Akumulasi Minimum Parkir

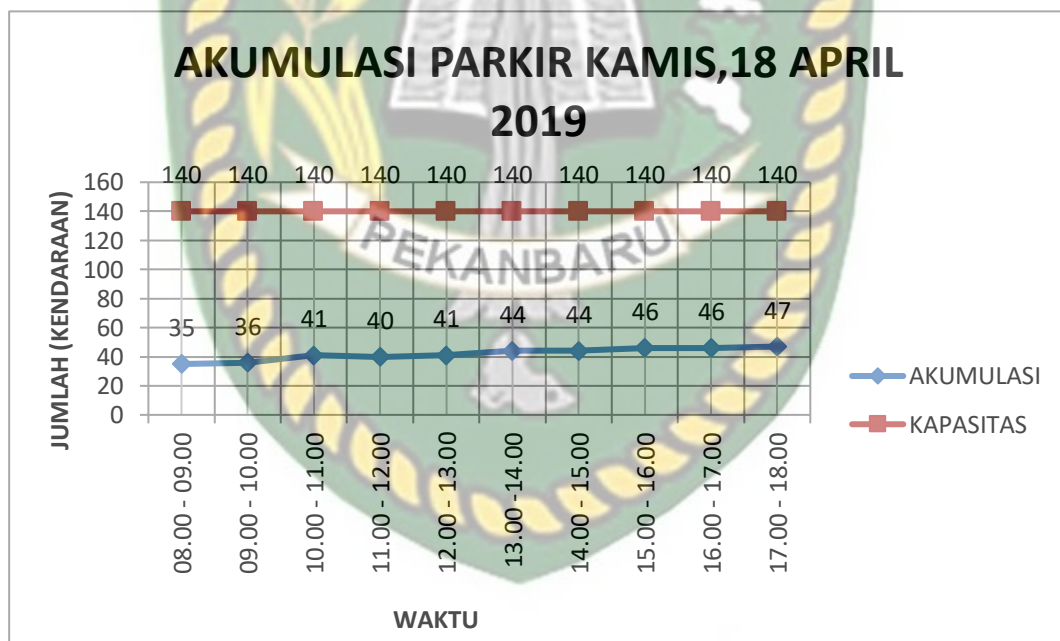
Akumulasi Minimum yaitu jumlah kendaraan terendah yang diparkir di suatu tempat pada periode waktu Kamis, 18 April 2019 sampai dengan Rabu, 24 April 2019. Berdasarkan hasil pengolahan data, maka diperoleh akumulasi minimum kendaraan parkir inap terjadi pada hari Kamis, 18 April 2019 pada jam 08.00 sampai jam 09.00 sebanyak 35 kendaraan. seperti yang terlihat pada Tabel 5.3 dan dijelaskan pada gambar 5.2.

Data akumulasi lainnya dapat dilihat pada Lampiran A

Tabel 5.3 Akumulasi parkir minimum kendaraan

PUKUL	MASUK	KELUAR	AKUMULASI
jumlah kendaraan yang sudah terparkir saat survey dimulai pada hari Kamis, 18 april 2019 pukul 08.00 WIB			32
08.00 - 09.00	4	1	35
09.00 - 10.00	1	0	36
10.00 - 11.00	5	0	41
11.00 - 12.00	1	2	40
12.00 - 13.00	2	1	41
13.00 - 14.00	3	0	44
14.00 - 15.00	0	0	44
15.00 - 16.00	2	0	46
16.00 - 17.00	0	0	46
17.00 - 18.00	1	0	47

Sumber : Hasil Analisa



Gambar 5.2 Grafik Akumulasi Minimum parkir Inap

Berdasarkan gambar 5.2, dapat dilihat terjadi peningkatan akumulasi kendaraan pada pukul 08.00 ke pukul 11.00, sebanyak 6 kendaraan. Selanjutnya terjadi penurunan akumulasi, dimulai pukul 11.00 sampai pukul 12.00 terjadi penurunan sebanyak 1 kendaraan. Kemudian, terjadi peningkatan akumulasi pukul 12.00 sampai pukul 13.00 sebanyak 1 kendaraan. Pukul 13.00 sampai pukul 15.00 tidak terjadi peningkatan ataupun penurunan akumulasi. Pukul 15.00 sampai

pukul 16.00 terjadi peningkatan akumulasi sebanyak 2 kendaraan. Dimulai pukul 15.00 sampai pukul 17.00 tidak terjadi peningkatan ataupun penurunan akumulasi. Pukul 17.00 sampai pukul 18.00 terjadi peningkatan akumulasi sebanyak 1 kendaraan.

Data yang terdapat pada tabel 5.3 merupakan hasil pengolahan data dari tabel 5.4

dibawah ini :

Tabel 5.4 Rekap harian Parkir (Kamis,18 April 2019)

NO	PLAT KENDARAAN	JENIS KENDARAAN	STATUS	JAM	KETERANGAN PARKIR (KENDARAAN)
SAAT SURVEI DILAKUKAN JUMLAH KENDARAAN YANG TERPARKIR					32
1	B 2516 BOK	AVANZA	IN	08:20	33
2	BM 1427 EF	AVANZA	IN	08:23	34
3	BK 1143 OZ	VIOS	IN	08:25	35
4	BM 411 AV	JAZZ	OUT	08:50	34
5	BM 1478 TP	INNOVA	IN	08:50	35
6	BM 1047 QQ	INNOVA	IN	09:30	36
7	BM 1978 SH	MOBILIO	IN	10:01	37
8	B 1133 BOF	INNOVA	IN	10:05	38
9	BK 1457 OS	PAJERO	IN	10:20	39
10	BM 1905 VW	RUSH	IN	10:28	40
11	BK 1097 OZ	RUSH	IN	10:48	41
12	BM 1840 JQ	INNOVA	OUT	11:10	40
13	BM 1763 SQ	RUSH	OUT	11:45	39
14	BM 1480 CW	INNOVA	IN	11:50	40
15	BM 1576 CG	INNOVA	IN	12:37	41
16	BM 1981 JQ	SIGRA	OUT	12:41	40
17	BM 33 PK	INNOVA	IN	12:45	41
18	BM 1347 PM	RUSH	IN	13:31	42
19	BM 1237 KI	PAJERO	IN	13:40	43
20	BM 1286 NE	CR V	IN	13:50	44
21	BP 71 QA	FORTUNER	IN	15:10	45
22	B 1370 TJQ	CRV	IN	15:18	46
23	BM 1508 VS	PAJERO	IN	17:20	47

Sumber : Hasil Analisa

Data pada Tabel 5.4 merupakan data yang didapat langsung di lapangan berupa data pencatatan kendaraan yang memasuki lokasi area parkir inap dan

kendaraan yang keluar parkir inap serta kendaraan yang sudah terparkir ketika pengamatan dimulai.

5.3 Volume Parkir Kendaraan

Volume parkir kendaraan di Parkir Inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II dapat dilihat pada Tabel 5.3 dan dijelaskan pada Gambar 5.3. Contoh perhitungan untuk mencari volume parkir kendaraan pada hari Kamis, 18 April 2019 adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Volume} &= Q_{\text{in}} + Q_{\text{s}} \text{ (Kendaraan)} \\ &= 19 + 32 \\ &= 51 \text{ Kendaraan} \end{aligned}$$

Keterangan : Q_{in} = Kendaraan yang memasuki lokasi parkir

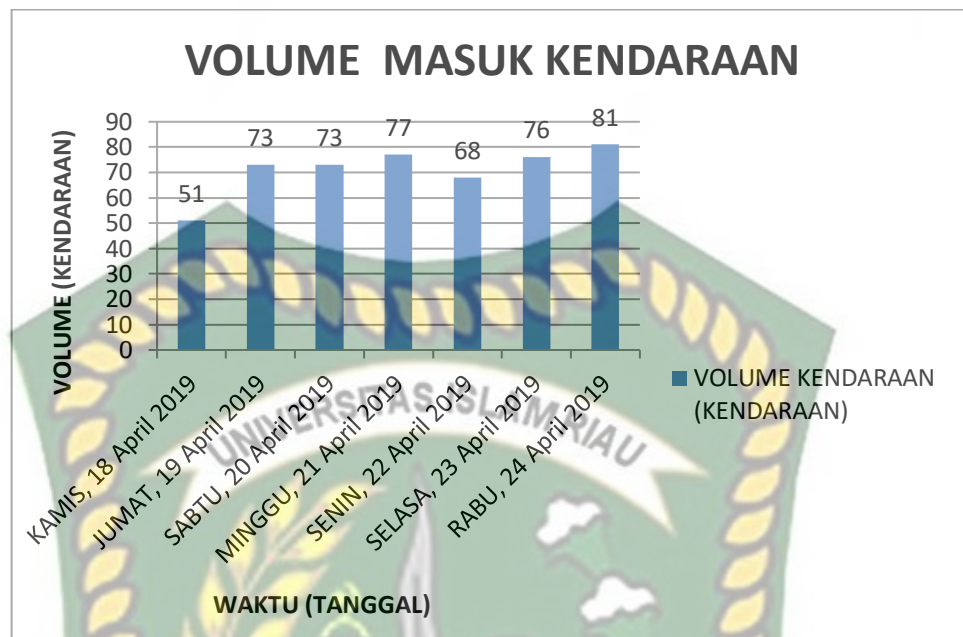
Q_{s} = Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu pengamatan

Tabel 5.5 Volume Parkir Kendaraan

WAKTU (TANGGAL)	KENDARAAN YANG SUDAH ADA SEBELUM WAKTU PENGAMATAN	KENDARAAN YANG MEMASUKI LOKASI PARKIR	VOLUME KENDARAAN (KENDARAAN)
	1	2	3 = 1 + 2
KAMIS, 18 April 2019	32	19	51
JUMAT, 19 April 2019	51	22	73
SABTU, 20 April 2019	66	7	73
MINGGU, 21 April 2019	66	11	77
SENIN, 22 April 2019	56	12	68
SELASA, 23 April 2019	64	12	76
RABU, 24 April 2019	68	13	81

Sumber : Hasil Analisa

Dari analisis tersebut dituangkan dalam Grafik Volume Parkir Kendaraan, seperti gambar 5.3 dibawah ini :



Gambar 5.3 Volume Parkir (Hasil Analisa)

Berdasarkan gambar diatas diperoleh volume maksimum parkir kendaraan inap terjadi pada hari Rabu, 24 April 2019 dengan jumlah volume 81 kendaraan.

5.4 Durasi Parkir

Durasi Parkir adalah rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat tertentu. Contoh perhitungan untuk mencari durasi parkir kendaraan adalah sebagai berikut :

Sebuah kendaraan memasuki parkir inap pada 18 April 2019 pukul 21.55 dan keluar parkir inap pada 19 April 2019 pukul 14.05

Durasi = T out – T in

= 19 April 2019 pukul 14.05 – 18 April 2019 pukul 21.55

= 16 Jam 10 menit

Keterangan : T out = waktu kendaraan masuk lokasi parkir

T in = waktu kendaraan keluar lokasi parkir

Tabel 5.6 Rekap keseluruhan durasi parkir kendaraan parkir inap

NO	PLAT KENDARAAN	MASUK		KELUAR		KETERANGAN
		TANGGAL	JAM	TANGGAL	JAM	
1	BM 1981 JQ	16 April 2019	04:00	18 April 2019	12:46	2 hari 8 jam 46 menit
2	BM 1763 SQ	15 April 2019	10:40	18 April 2019	11:45	3 hari 2 jam 35 menit
3	BM 1840 JQ	16 April 2019	14:30	18 April 2019	11:30	1 hari 21 jam
4	BM 1002 JY	17 April 2019	09:00	18 April 2019	16:40	1 hari 7 jam 40 menit
5	BM 411 AV	16 April 2019	05:05	18 April 2019	08:50	2 hari 3 jam 45 menit
6	BM 1370 ZG	18 April 2019	04:30	18 April 2019	19:00	1 hari 14 jam 30 menit
7	BM 1066 NZ	17 April 2019	14:55	19 April 2019	11:55	1 hari 22 jam
8	BK 1169 QW	17 April 2019	11:30	19 April 2019	12:30	2 hari 2 jam
9	B 667 BP	16 April 2019	09:33	19 April 2019	18:15	3 hari 10 jam 45 menit
10	BK 1412 KA	14 April 2019	11:30	19 April 2019	08:30	4 hari 22 jam
11	BM 1717 RE	17 April 2019	14:02	19 April 2019	11:55	1 hari 22 jam 53 menit
12	BM 1007 QX	16 April 2019	14:00	19 April 2019	15:00	2 hari 1 jam
13	BK 1097 OZ	18 April 2019	10:50	19 April 2019	14:45	1 hari 3 jam 55 menit
14	BK 1457 OS	18 April 2019	10:30	19 April 2019	11:50	1 hari 1 jam 20 menit
15	BM 1047 QQ	18 April 2019	09:30	19 April 2019	12:10	1 hari 1 jam 40 menit
16	BM 1905 VW	18 April 2019	10:28	19 April 2019	14:40	1 hari 4 jam 12 menit
17	BM 1511 NI	18 April 2019	21:55	19 April 2019	14:05	16 jam 10 menit
18	BM 1508 VS	18 April 2019	17:20	20 April 2019	09:30	1 hari 17 jam 10 menit
19	B 1188 VUI	16 April 2019	10:05	20 April 2019	13:00	4 hari 3 jam 55 menit
20	BM 1247 AV	19 April 2019	10:18	20 April 2019	14:34	1 hari 4 jam 15 menit
21	BM 1659 TH	17 April 2019	13:40	20 April 2019	18:52	3 hari 5 jam 12 menit
22	BM 1478 TP	18 April 2019	08:50	20 April 2019	14:35	2 hari 5 jam 45 menit
23	BK 1143 OZ	18 April 2019	08:20	20 April 2019	17:10	2 hari 8 jam 50 menit
24	BM 8041 M	19 April 2019	10:45	20 April 2019	22:00	1 hari 11 jam 15 menit
25	BM 9980 XY	19 April 2019	10:50	20 April 2019	22:00	1 hari 10 jam 10 menit
26	B 2516 BOK	18 April 2019	08:15	20 April 2019	17:20	2 hari 11 jam 5 menit
27	BM 1427 EF	19 April 2019	08:14	20 April 2019	17:20	1 hari 8 jam 6 menit
28	BM 1563 NS	19 April 2019	13:15	20 April 2019	14:50	1 hari 1 jam 35 menit
29	B 8787 BI	16 April 2019	18:48	21 April 2019	22:50	5 hari 4 jam 2 menit
30	BM 1480 CW	18 April 2019	11:45	21 April 2019	18:25	3 hari 6 jam 40 menit
31	B 1370 TJQ	18 April 2019	15:18	21 April 2019	18:30	3 hari 3 jam 12 menit
32	BM 1456 EI	16 April 2019	15:30	21 April 2019	22:27	5 hari 6 jam 57 menit
33	BM 1602 ND	20 April 2019	05:00	21 April 2019	22:34	1 hari 19 jam 34 menit
34	BM 1490 NY	19 April 2019	11:41	21 April 2019	10:10	1 hari 22 jam 29 menit
35	BM 1878 ZE	19 April 2019	10:10	21 April 2019	11:21	2 hari 1 jam 31 menit
36	BM 702 KY	17 April 2019	08:55	21 April 2019	11:08	4 hari 2 jam 13 menit
37	BM 1950 DX	19 April 2019	10:00	21 April 2019	11:32	2 hari 1 jam 32 menit
38	BM 1027 QK	19 April 2019	16:03	21 April 2019	11:32	2 hari 19 jam 29 menit
39	BM 1206 JA	19 April 2019	08:35	21 April 2019	11:32	2 hari 3 jam 7 menit

Tabel 5.6 Lanjutan

40	BM 1941 ZG	19 April 2019	09:46	21 April 2019	11:24	2 hari 2 jam 10 menit
41	BM 1286 VZ	20 April 2019	11:20	21 April 2019	22:22	1 hari 11 jam 2 menit
42	BM 674 CD	18 April 2019	05:15	21 April 2019	22:30	3 hari 17 jam 15 menit
43	D 1831 XGH	17 April 2019	05:30	21 April 2019	22:35	4 hari 17 jam 5 menit
44	BM 1875 AJ	19 April 2019	13:36	21 April 2019	14:35	2 hari 1 jam 11 menit
45	D 1120 ABP	17 April 2019	05:18	21 April 2019	14:10	4 hari 8 jam 52 menit
46	BM 1467 S	19 April 2019	15:40	21 April 2019	17:45	2 hari 1 jam 5 menit
47	BM 1611 DO	19 April 2019	06:07	21 April 2019	17:35	2 hari 11 jam 28 menit
48	BM 541 FA	19 April 2019	11:00	21 April 2019	17:10	2 hari 6 jam 10 menit
49	BM 1276 AQ	17 April 2019	09:30	21 April 2019	16:30	4 hari 7 jam
50	BP 71 QA	18 April 2019	15:10	21 April 2019	16:30	2 hari 1 jam 20 menit
51	BM 9167 YY	19 April 2019	10:40	21 April 2019	15:35	2 hari 5 jam 15 menit
52	BM 1124 QA	19 April 2019	10:40	21 April 2019	15:35	2 hari 5 jam 15 menit
53	BM 1055 LT	19 April 2019	08:35	21 April 2019	15:10	2 hari 6 jam 45 menit
54	BM 37 TM	20 April 2019	16:30	21 April 2019	15:00	22 jam 30 menit
55	BM 1482 CG	17 April 2019	08:00	21 April 2019	14:43	3 hari 6 jam 43 menit
56	BM 1237 KI	18 April 2019	13:40	21 April 2019	14:50	3 hari 1 jam 30 menit
57	BM 1301 ZP	18 April 2019	07:26	21 April 2019	14:35	3 hari 7 jam 1 menit
58	BM 1516 TC	20 April 2019	05:00	21 April 2019	18:00	1 hari 13 jam
59	B 1485 VKV	21 April 2019	13:42	22 April 2019	15:00	1 hari 1 jam 18 menit
60	BM 1068 QB	21 April 2019	06:05	22 April 2019	09:40	1 hari 3 jam 35 menit
61	BM 1978 SH	18 April 2019	10:00	22 April 2019	14:50	4 hari 4 jam 50 menit
62	BM 1347 PM	18 April 2019	13:31	22 April 2019	11:20	4 hari 21 jam 49 menit
63	BM 1494 BF	12 April 2019	04:30	22 April 2019	13:20	10 hari 9 jam 50 menit
64	BM 1908 KH	15 April 2019	10:40	22 April 2019	16:30	7 hari 5 jam 50 menit
65	BM 1749 MC	19 April 2019	07:35	22 April 2019	09:45	3 hari 2 jam 10 menit
66	BM 1267 NQ	19 April 2019	06:53	22 April 2019	15:25	3 hari 8 jam 32 menit
67	BK 1585 VO	19 April 2019	06:58	22 April 2019	15:35	3 hari 8 jam 37 menit
68	BM 1311 KI	17 April 2019	04:16	23 April 2019	12:50	6 hari 8 jam 34 menit
69	BM 1198 RT	18 April 2019	05:00	23 April 2019	12:48	5 hari 7 jam 48 menit
70	BM 1168 TS	20 April 2019	13:05	23 April 2019	14:15	3 hari 1 jam 10 menit
71	B 1802 PYP	20 April 2019	10:25	23 April 2019	14:25	3 hari 3 jam 50 menit
72	B 1133 BOF	18 April 2019	10:30	23 April 2019	15:09	5 hari 4 jam 39 menit
73	BM 1941 ZG	22 April 2019	06:50	23 April 2019	16:08	1 hari 9 jam 18 menit
74	BM 1238 VQ	22 April 2019	11:15	23 April 2019	16:11	1 hari 4 jam 56 menit
75	BM 1618 T	21 April 2019	06:18	23 April 2019	20:30	2 hari 14 jam 12 menit
76	BM 1766 JM	21 April 2019	05:20	23 April 2019	21:35	2 hari 16 jam 15 menit
77	BM 1595 BQ	21 April 2019	12:20	23 April 2019	09:05	1 hari 20 jam 45 menit
78	BM 8206 CK	19 April 2019	15:00	23 April 2019	14:05	3 hari 23 jam 5 menit
79	BM 1463 FD	22 April 2019	12:45	23 April 2019	15:30	1 hari 2 jam 45 menit
80	BM 1518 TP	22 April 2019	05:40	23 April 2019	16:00	1 hari 10 jam 20 menit

Tabel 5.6 Lanjutan

81	B 1144 TRA	21 April 2019	15:15	23 April 2019	11:00	1 hari 19 jam 45 menit
82	BM 1467 S	22 April 2019	14:20	24 April 2019	11:50	1 hari 21 jam 30 menit
83	BM 1753 EI	22 April 2019	04:55	24 April 2019	12:15	2 hari 7 jam 20 menit
84	BM 1111 CE	22 April 2019	09:19	24 April 2019	12:15	2 hari 2 jam 54 menit
85	BM 1247 AV	23 April 2019	08:05	24 April 2019	14:05	1 hari 6 jam
86	AB 1241 NK	19 April 2019	17:27	24 April 2019	12:20	4 hari 18 jam 53 menit
87	BM 1026 EI	21 April 2019	14:48	24 April 2019	12:15	2 hari 21 jam 27 menit
88	BM 1918 LS	21 April 2019	12:50	24 April 2019	17:23	3 hari 4 jam 33 menit
89	B 2368 KFS	21 April 2019	04:35	24 April 2019	15:40	3 hari 11 jam 5 menit
90	BM 1148 MS	21 April 2019	04:35	24 April 2019	15:37	3 hari 11 jam 2 menit
91	BM 1833 ZO	21 April 2019	10:10	24 April 2019	16:40	3 hari 6 jam 30 menit
92	BM 1037 NS	21 April 2019	10:40	24 April 2019	16:50	3 hari 6 jam 30 menit
93	BM 1812 DO	21 April 2019	16:55	24 April 2019	15:10	2 hari 22 jam 15 menit
94	BM 1054 B	22 April 2019	11:50	24 April 2019	16:18	2 hari 4 jam 28 menit
95	BM 1650 JR	22 April 2019	13:45	24 April 2019	15:00	2 hari 1 jam 15 menit
96	BM 1328 QY	22 April 2019	13:50	24 April 2019	14:30	2 jam 40 menit
97	BM 1412 S	22 April 2019	16:00	24 April 2019	16:25	2 hari 25 menit
98	BM 1681 ZP	23 April 2019	13:15	24 April 2019	15:15	1 hari 1 jam
99	BM 191 ZD	20 April 2019	14:20	24 April 2019	16:40	4 hari 2 jam 20 menit
100	BM 8115 KE	22 April 2019	12:45	24 April 2019	09:15	1 hari 20 jam 30 menit

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan hasil dari Tabel 5.6, maka diperoleh durasi parkir kendaraan maksimum adalah 10 hari 9 jam 50 menit dan durasi parkir minimum adalah 16 jam 10 menit. Sedangkan durasi parkir rata-rata adalah 2 hari 17 jam 10 menit.

5.5 Tingkat Pergantian Parkir

Tingkat Pergantian Parkir yaitu dimaksudkan untuk melihat tingkat pemakaian ruang parkir kendaraan dalam satu hari. Contoh perhitungan tingkat pergantian parkir pada hari Kamis, 18 April 2019 adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Tingkat Pergantian Parkir} &= \frac{V}{R} \\ &= \frac{52}{140} = 0,3714 \text{ kendaraan/hari/ruang} \end{aligned}$$

Keterangan : V = Volume Parkir

R = Satuan Ruang Parkir

Berdasarkan hasil survey di Parkir Inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim diperoleh jumlah satuan ruang parkir berjumlah 140 petak

Tabel 5.7 Tingkat Pergantian Parkir Inap

NO	WAKTU (TANGGAL)	VOLUME PARKIR (KENDARAAN)	JUMLAH RUANG PARKIR	TINGKAT PERGANTIAN
1	KAMIS, 18 APRIL 2019	51	140	0,3643
2	JUMAT, 19 APRIL 2019	73	140	0,5214
3	SABTU, 20 APRIL 2019	73	140	0,5214
4	MINGGU, 21 APRIL 2019	77	140	0,5500
5	SENIN, 22 APRIL 2019	68	140	0,4857
6	SELASA, 23 APRIL 2019	76	140	0,5429
7	RABU, 24 APRIL 2019	81	140	0,5786

Sumber : Hasil Analisa

Dari Tabel 5.4 diperoleh tingkat pergantian parkir paling besar terjadi pada hari Rabu, 24 April 2019 sebesar 0,578 mobil/petak parkir. Tingkat pergantian parkir minimum terjadi pada hari Kamis, 18 April 2019 sebesar 0,364 mobil/petak parkir. Sehingga dapat disimpulkan untuk hari Rabu, 24 April 2019 tingkat pergantian parkir kendaraan yang masuk dan kendaraan yang keluar lebih tinggi dibandingkan hari lainnya.

5.6 Indeks Parkir

Indeks Parkir adalah persentase kendaraan yang menggunakan pelataran parkir dengan jumlah areal parkir yang tersedia dalam periode waktu Kamis, 18 April 2019 sampai dengan Rabu, 24 April 2019. Contoh perhitungan Indeks Parkir pada hari Kamis adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Indeks parkir} &= \frac{AP}{R} \times 100 \% \\
 &= \frac{47}{140} \times 100 \% \\
 &= 33,571 \%
 \end{aligned}$$

Keterangan : AP = Akumulasi Parkir Maksimum
R = Satuan Ruang Parkir

Indeks Parkir di Parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II dapat dilihat pada Tabel 5.8 di bawah ini :

Tabel 5.8 Indeks Parkir Inap Kendaraan

NO	WAKTU (TANGGAL)	AKUMULASI PARKIR (KENDARAAN)	JUMLAH PETAK PARKIR	INDEX PARKIR
1	KAMIS, 18 APRIL 2019	47	140	33,571
2	JUMAT, 19 APRIL 2019	63	140	45,000
3	SABTU, 20 APRIL 2019	69	140	49,286
4	MINGGU, 21 APRIL 2019	71	140	50,714
5	SENIN, 22 APRIL 2019	62	140	44,286
6	SELASA, 23 APRIL 2019	72	140	51,429
7	RABU, 24 APRIL 2019	73	140	52,143
RATA-RATA				46,633

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan Tabel 5.5 dapat dilihat indeks parkir maksimum kendaraan parkir inap adalah hari Rabu, 24 April 2019 menghasilkan indeks parkir sebesar 52, 143% dan Indeks rata-rata parkir inap adalah 46, 633 %. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa parkir inap kendaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II mempunyai indeks parkir kurang dari 100%, hal ini dapat menunjukkan bahwa kapasitas ruang parkir inap kendaraan pada Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II masih bisa menampung permintaan parkir inap kendaraan.

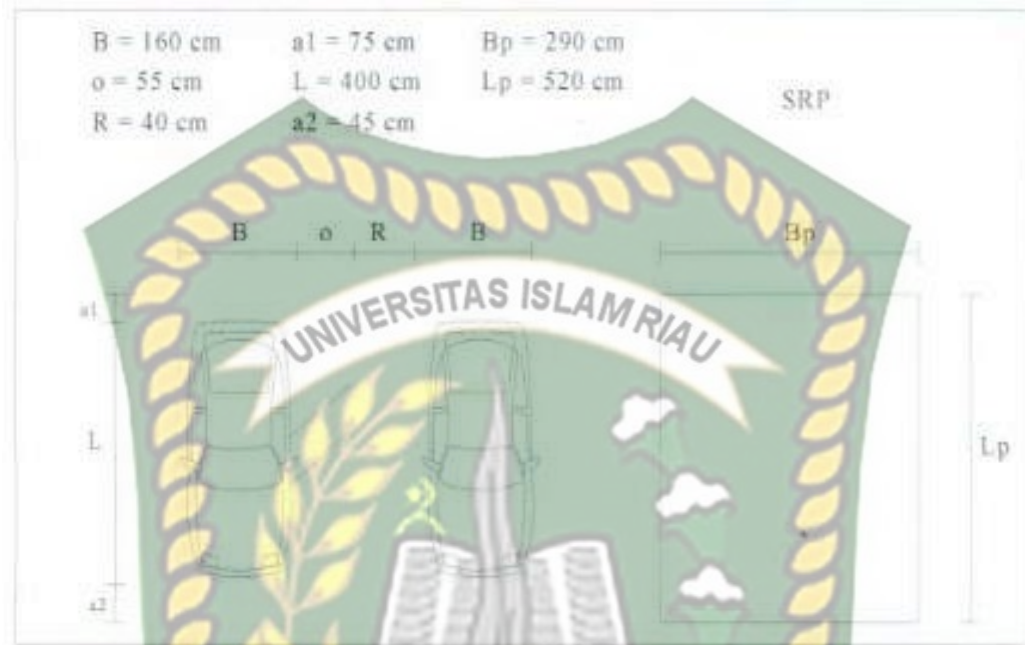
5.7 Sistem Perparkiran

Luas areal parkir yang tersedia diperoleh berdasarkan keterangan pengelola parkir Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II yaitu PT. JATIMAS dan kapasitas statis menggunakan SRP. Lahan parkir inap Bandara Sultan Syarif Qasim II terdiri dari lahan parkir dengan bangunan seluas 2400 m² dengan kapasitas parkir total 80 SRP. Sisanya 2600 m² lahan parkir yang tidak memiliki bangunan dengan kapasitas parkir 60 SRP. Kapasitas parkir total adalah 140 SRP.

5.8 Satuan Ruang Parkir

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan, termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Dari hasil pemantauan di lapangan, Satuan ruang parkir yang tersedia di Area Parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II tersedia hanya untuk kendaraan roda empat penumpang.

Dari hasil pengukuran langsung di lapangan, didapatkan hasil Satuan ruang parkir seperti pada gambar 5.4



Gambar 5.4 Satuan Ruang Parkir

5.9 Pola Parkir

Pola parkir yang berada di Area parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II adalah pola parkir yang berada di luar badan jalan. Dari hasil pemantauan langsung di lapangan pola parkir yang diterapkan di Area ini adalah pola parkir Pulau yang membentuk sudut 90^0 , pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir masih cukup memadai. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 5.5 sebagai berikut.



Gambar 5.5 Pola parkir di area parkir inap Bandara Udara SSQ II

5.10 Populasi, Sampel dan Teknik Sampling

Jumlah populasi dalam penelitian ini adalah sebanyak 600/bulan pengguna yang didapatkan dari hasil wawancara dengan manager parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II bapak Andro, sehingga diambil presentase kesalahan yang digunakan adalah 10%. Maka untuk mengetahui sampel penelitian, dengan perhitungan sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{600}{1 + (600 \times (0,1)^2)}$$

$$n = 85,71 \sim 86 \text{ minimal sampel}$$

Disesuaikan oleh peneliti menjadi 100 Responden.

Sampel yang diambil berdasarkan teknik *Probability Sampling; random sampling*, dimana peneliti memberikan peluang yang sama bagi setiap anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu sendiri.

Lebih tepatnya teknik pengambilan sampel ini dilakukan dengan teknik *insidental*, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/*insidental* bertemu dengan peneliti maka dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

5.11 Penggunaan Parkir Inap

Berdasarkan hasil kuesioner di lapangan, maka diperoleh data secara umum dan gambaran berupa penggunaan fasilitas parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II. Pengguna Fasilitas Parkir inap sudah banyak yang memahami sistem yang diterapkan pihak pengelola Parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II sehingga tidak terlalu mengganggu aktifitas di sekitar parkir inap. Hal ini dapat disimpulkan parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II berjalan dengan baik.

Sebagaimana kutipan wawancara dengan bapak Andro, selaku manager PT.JATIMAS, pengelola parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II beliau menyatakan bahwa :

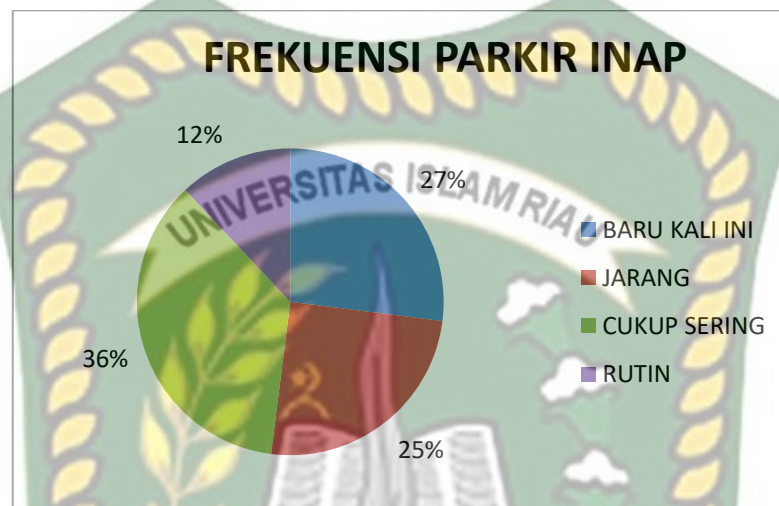
“Pengguna fasilitas parkir inap yang berada di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II dipengaruhi oleh beberapa faktor :

Faktor yang pertama yang mempengaruhi pengguna fasilitas parkir inap adalah jumlah penumpang yang menggunakan transportasi udara di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II, dikarenakan dua bulan terakhir harga tiket pesawat mengalami kenaikan sehingga sangat berpengaruh ke turunnya pengguna fasilitas parkir inap ini.

Faktor yang kedua adalah hari libur, baik hari libur nasional maupun hari libur keagamaan juga mempengaruhi tingkat pengguna parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim.”

1. Frekuensi Parkir Inap

Pertanyaan tentang frekuensi parkir inap dapat dilihat pada Lampiran B – 2 pada pertanyaan no 8. Berdasarkan dari hasil pengolahan data, maka diperoleh data yang dapat dilihat pada gambar 5.6 :

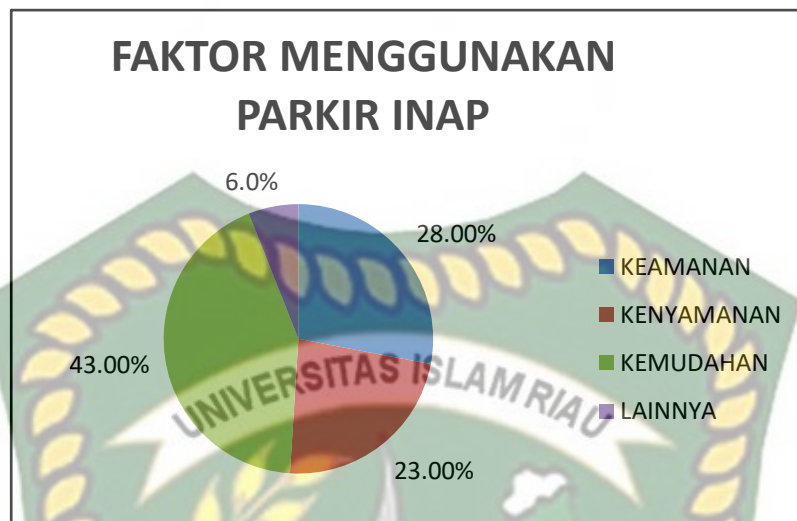


Gambar 5.6 Grafik frekuensi parkir inap

Berdasarkan gambar 5.6 diatas, pengguna parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II mayoritas adalah pengguna yang cukup sering menggunakan fasilitas parkir inap sebesar 36 %. Hal ini dapat disimpulkan bahwa parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II ini cukup mendapat perhatian dari pengguna jasa transportasi udara. Ini dibuktikan dengan tingginya pengguna yang telah beberapa kali menggunakan fasilitas parkir inap ini.

2. Faktor menggunakan parkir inap

Pertanyaan tentang faktor menggunakan parkir inap dapat dilihat pada Lampiran B – 1 pada pertanyaan no 7. Grafik frekuensi parkir diatas sangat berpengaruh dengan Faktor pengguna sehingga tertarik menggunakan fasilitas parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II. Berdasarkan dari hasil pengolahan data, maka diperoleh data yang dapat dilihat pada gambar 5.7 :

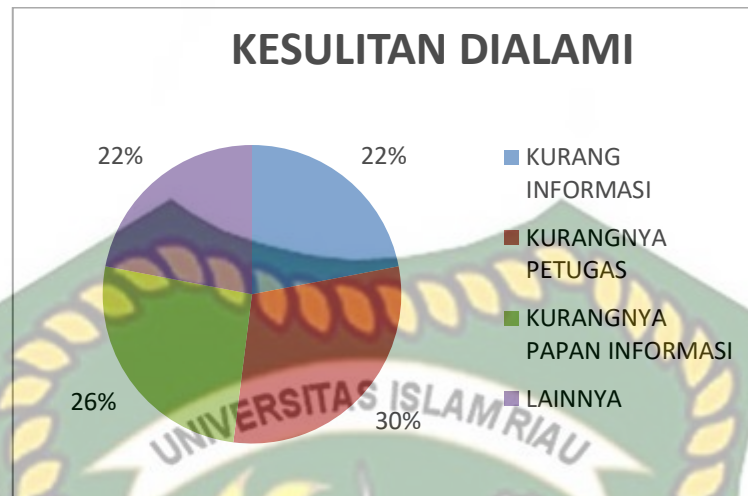


Gambar 5.7 Alasan Menggunakan Parkir Inap

Dari Gambar 5.7 Alasan menggunakan parkir inap, maka dapat diperoleh sebanyak 28 % pengguna memilih keamanan kendaraan sebagai alasan menggunakan parkir inap karena kendaraan pengguna diawasi langsung 24 jam oleh petugas ditambah dengan adanya kamera CCTV di areal parkir inap. Sebanyak 23 % pengguna memilih kenyamanan sebagai alasan menggunakan parkir inap karena di fasilitas parkir inap disediakan bangunan yang dapat melindungi kendaraan pengguna dari cahaya matahari dan kondisi hujan. Sebanyak 43 % pengguna memilih kemudahan sebagai alasan menggunakan parkir inap karena pengguna dapat dengan mudah untuk memilih transportasi yang pengguna gunakan setelah mendarat dari transportasi udara. Sebanyak 6 % pengguna memilih alasan lainnya seperti tidak ada yang bisa mengantar dan menjemput, perjalanan pendek dan jarak rumah yang jauh.

3. Kesulitan yang dialami pengguna

Pertanyaan tentang kesulitan yang dialami pengguna parkir inap dapat dilihat pada Lampiran B – 2 pada pertanyaan no 11. Dalam penerapan penggunaan parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II terdapat beberapa kesulitan yang dihadapi oleh pengguna parkir inap yang terlihat pada gambar dibawah ini :

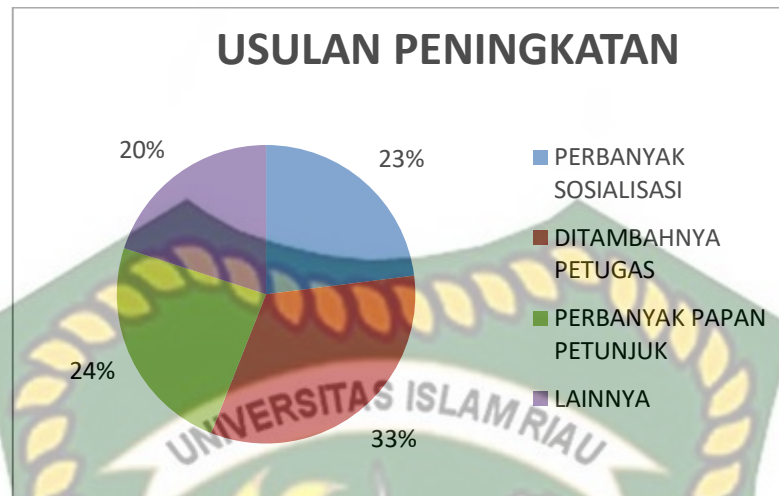


Gambar 5.8 Kesulitan yang dialami pengguna parkir inap

Dari Gambar 5.8 kesulitan yang dialami parkir inap maka dapat diperoleh sebanyak 22 % pengguna mengalami kesulitan karena kurangnya informasi terhadap masyarakat dari pengelola parkir inap sehingga ini sesuai dengan gambar 5.6 yang menjelaskan adanya sebanyak 27% koresponden yang baru kali ini menggunakan fasilitas parkir inap. Sebanyak 30 % pengguna mengalami kesulitan karena masih kurangnya petugas pengarah parkir yang membuat kurang rapinya kondisi parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II. Sebanyak 26 % pengguna mengalami kesulitan karena masih kurangnya papan informasi parkir yang ada di areal parkir inap. Sebanyak 22 % pengguna mengalami kesulitan lainnya, kesulitan yang dialami contohnya susah scan karcis, palang parkir yang rusak dan banyak juga pengguna yang mengeluhkan biaya parkir yang mahal.

4. Usulan peningkatan

Pertanyaan tentang usulan peningkatan dari pengguna parkir inap dapat dilihat pada Lampiran B – 2 pada pertanyaan no 12. Dikarenakan banyaknya kendala yang dihadapi oleh pengguna parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II, sehingga para pengguna memberi beberapa usulan untuk pengelola parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II yaitu PT. JATIMAS seperti yang terlihat pada gambar di bawah ini :



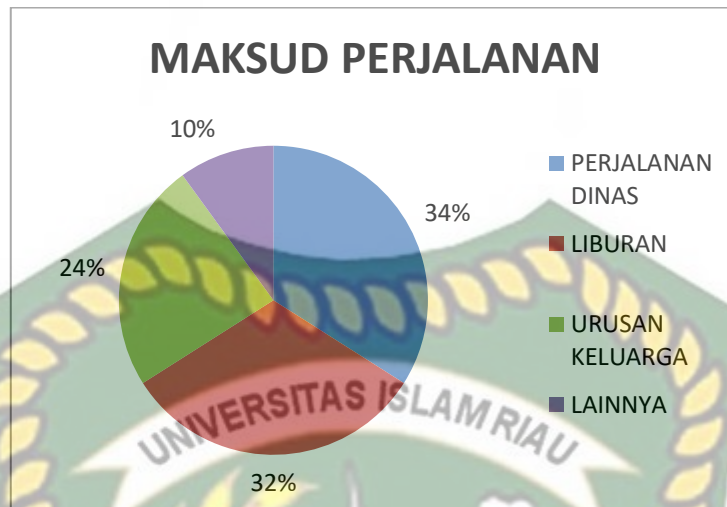
Gambar 5.9 Usulan Peningkatan dari pengguna

Dari Gambar 5.9 usulan yang diberikan pengguna parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II adalah sebanyak 23 % pengguna memberikan usulan kepada pengelola yaitu dengan memperbanyak sosialisasi ke tengah masyarakat sehingga masyarakat tahu akan keberadaan parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II. Selanjutnya, sebanyak 33 % pengguna memberikan masukan kepada pengelola yaitu dengan menambah petugas yang bertugas di area parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II. Dan sebanyak 24 % pengguna memberikan masukan kepada pengelola yaitu dengan ditambahkan papan atau rambu-rambu di areal parkir inap. Serta sebanyak 20 % pengguna memberikan masukan lainnya kepada pengelola yang meliputi, dimudahkannya pengguna dalam menscan karcis parkir dan memperbaiki palang parkir yang rusak.

5.12 Faktor Yang Mempengaruhi Durasi Parkir Inap

1. Maksud Perjalanan

Pertanyaan tentang maksud perjalanan dari pengguna parkir inap dapat dilihat pada Lampiran B – 2 pada pertanyaan no 9. Berdasarkan hasil pengolahan data, didapat beberapa faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap seperti yang terlihat pada gambar di bawah ini :

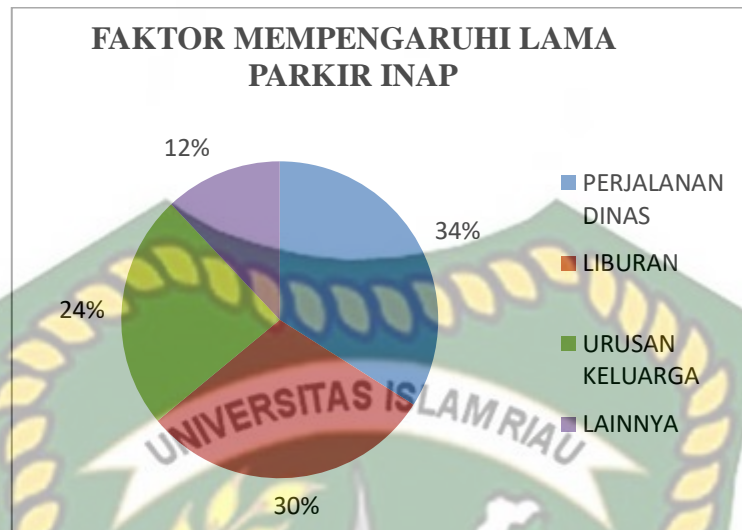


Gambar 5.10 Maksud perjalanan

Dari Gambar 5.10 maksud perjalanan yang dilakukan pengguna parkir inap maka dapat diperoleh data sebanyak 34 % pengguna parkir inap melakukan perjalanan dengan maksud perjalanan adalah perjalanan dinas. Selanjutnya sebanyak 32 % pengguna parkir inap melakukan perjalanan dengan maksud perjalanan adalah liburan. Dan sebanyak 24 % pengguna parkir inap melakukan perjalanan dengan maksud perjalanan adalah urusan keluarga. Serta sebanyak 10 % pengguna parkir inap melakukan perjalanan dengan maksud lainnya seperti berobat dan perjalanan bisnis.

2. Faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap

Pertanyaan tentang faktor yang mempengaruhi durasi parkir dari pengguna parkir inap dapat dilihat pada Lampiran B – 2 pada pertanyaan no 10. Dari gambar 5.10 diatas didapatkan faktor apa saja yang mempengaruhi durasi pengguna fasilitas parkir inap Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 5.11 Faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap

Dari Gambar 5.11 Faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap, maka dapat diperoleh data sebanyak 34 % pengguna parkir inap mengatakan faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap adalah perjalanan dinas. Selanjutnya sebanyak 30 % pengguna parkir inap mengatakan faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap adalah liburan. Dan sebanyak 24 % pengguna parkir inap mengatakan faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap adalah faktor keluarga. Serta sebanyak 12 % pengguna parkir inap mengatakan faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap adalah faktor lainnya seperti berobat dan perjalanan bisnis.

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa data yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari hasil analisa data diperoleh durasi maksimum kendaraan 10 hari 9 jam 50 menit, durasi minimum 16 jam 10 menit dan durasi rata-rata 2 hari 17 jam 10 menit. Volume parkir kendaraan maksimum terjadi hari Rabu, 24 April 2019. Akumulasi parkir maksimum terjadi hari Rabu, 24 April 2019 pada interval waktu pukul 10.00 sampai pukul 11.00 sebanyak 73 kendaraan. Dari hasil analisa karakteristik parkir inap kendaraan untuk indeks parkir rata-rata diperoleh sebesar 46,32 % dalam interval waktu 7 hari penelitian, hal ini menunjukkan indeks parkir yang masih kurang dari 100 %, sehingga parkir inap kendaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II masih sangat bisa untuk menampung kendaraan dalam beberapa bulan bahkan tahun ke depan.
2. Data hasil analisa data dari 100 responden tentang penggunaan parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II didapatkan mayoritas pengguna parkir inap sebesar 36% adalah pengguna yang cukup sering menggunakan parkir inap ini. Kemudian didapatkan Alasan menggunakan parkir inap sebanyak 28% koresponden mengatakan keamanan, 23% menyatakan kenyamanan, 43% menyatakan kemudahan dalam perjalanan, dan 6% menyatakan alasan lainnya. Selanjutnya adalah kendala yang dialami oleh para pengguna dalam menggunakan parkir inap ini, sebanyak 22% pengguna mengatakan kurangnya informasi tentang parkir inap, 30% mengatakan kurangnya petugas parkir, 26% mengatakan kurangnya papan informasi dan 22% mengemukakan kendala lainya seperti rusaknya plang parkir, scan karcis yang agak sulit dijangkau.
3. Dari hasil analisa data dari 100 responden, didapatkan faktor apa saja yang mempengaruhi durasi lama menggunakan parkir inap di Bandar

Udara Sultan Syarif Qasim II, sebanyak 34% responden mengatakan faktor perjalanan dinas, 30% responden mengatakan faktor liburan, 24% responden mengatakan faktor keluarga, dan 12% responden mengemukakan faktor berobat dan bisnis sebagai faktor yang mempengaruhi durasi parkir inap di Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II.

6.2 **Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian diatas, penulis mencoba memberikan beberapa saran. Adapun saran-saran tersebut antara lain :

1. Pihak pengelola sebaiknya meningkatkan jumlah lahan parkir yang dilengkapi bangunan penutup untuk kenyamanan yang akan menarik minat pengguna parkir.
2. Sebaiknya ditambah petugas parkir di lokasi untuk membantu merapikan kendaraan yang parkir sehingga tidak mengganggu kenyamanan pengguna parkir lainnya.
3. Ditambahnya plang, rambu dan papan informasi agar lebih memudahkan pengguna parkir Inap.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar. 2011. *Parkir : Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta : Transindo Gastama Media.
- Augusty, Ferdinand. 2006. *Metode Penelitian Manajemen : Pedoman Penelitian untuk Skripsi, Tesis dan Disertasi Ilmu manajemen*. Semarang: Universitas Dipenogoro.
- Ayu, P.W, dkk. 2017. *Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali*. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Vol 5 No 2. Fakultas Teknik. Universitas Udayana, Denpasar.
- Dayana, E.2012. *Analisis Kebutuhan Parkir Kendaraan di Bandara Husein Sastranegara*. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik dan Lingkungan. Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- Departemen Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta : Departemen Perhubungan.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta : Departemen Perhubungan.
- Munawar. Ahmad.2004. *Manajemen Lalulintas Perkotaan*. Beta Offset. Yogyakarta.
- Murwono, Joko.1996. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit UGM. Yogyakarta.
- Palayukan, Resti.2015. *Analisis Karakteristik Parkir Kendaraan pada Area Parkir Bandara Sultan Hasanudin Kota Makassar*. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik. Universitas Hasanudin. Makassar.

Prasetyo, Agung.2014.*Analisis Karakteristik Parkir Inap di Bandara Internasional Minangkabau*. Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik. Universitas Andalas. Padang.

Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian*. Alfabeta. Bandung.

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Administrasi Dilengkapi dengan metode R&D*. Alfabeta. Bandung.

Wikrama, A.A.J.2010. *Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir di Pasar Kreneng*.Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Vol 4 No 2. Fakultas Teknik. Universitas Udayana. Denpasar.

