

Analisis Kinerja Parkir Bus Kawasan Pura Besakih pada Kegiatan Keagamaan (Studi Kasus: Parkir Kedungdung)

Performance Analysis of Bus Parking Besakih Temple in The Religious Activities (Case Study: Kedungdung Parking)

Ni Komang Novia Krisnayanthi ^{a,1}, Komang Ramanda Agastya ^{a,2}, Wahyu Padma Baskara ^{b,3}, Putu Meita Ramaputri ^{b,4}, Arif Devi Dwipayana ^c

^a Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Bali, Jalan Cempaka Putih, Tabanan, Indonesia

^b Manajemen Logistik, Politeknik Transportasi Darat Bali, Jalan Cempaka Putih, Tabanan, Indonesia

^c Teknologi Otomotif, Politeknik Transportasi Darat Bali, Jalan Cempaka Putih, Tabanan, Indonesia

¹ krisnayanthi.2103043@taruna.poltradabali.ac.id, ² agastya.2103042@taruna.poltradabali.ac.id,

³ baskara.2102037@taruna.poltradabali.ac.id, ⁴ ramaputri.2102046@taruna.poltradabali.ac.id

*corresponding e-mail: krisnayanthi.2103043@taruna.poltradabali.ac.id

ABSTRACT

Being the only largest temple on the island of Bali, Pura Agung Besakih is one of the places that create mobility carried out by the community with or without transportation modes. Therefore, the area of Pura Agung Besakih is inseparable from the need for parking lots, especially for modes of transportation that have large enough dimensions or sizes. Arrangements for parking spaces for buses become an important concern because it will cause obstacles that can hamper activities around the temple area. Asti Mandala parking lot or Kedungdung Parking Lot is one of the parking area facilities provided by the Bali Provincial Government with a capacity of 250 stalls. Based on the survey data, the highest parking index reached 7% on the first day, and the average parking turnover during the 3-day survey touched 0.475 rounds. Where the highest turnover rate occurred on Saturday with a figure that reached 0.556 units / SPR.

Keywords : Bus Parking Spaces, Parking Capacity, Parking Space Performance, Besakih

ABSTRAK

Menjadi satu-satunya pura terbesar di Pulau Bali, Pura Agung Besakih merupakan salah satu tempat yang menciptakan adanya suatu mobilitas yang dilakukan masyarakat dengan atau tanpa moda transportasi. Maka daripada itu kawasan Pura Agung Besakih tidak terlepas dari kebutuhan lahan parkir, terutama untuk moda transportasi yang memiliki dimensi atau ukuran yang cukup besar. Pengaturan terhadap ruang parkir kendaraan bus yang datang penting dijadikan sebagai perhatian sebab akan menimbulkan kendala yang dapat menghambat kegiatan disekitar kawasan Pura. Tempat parkir Asti Mandala atau Lapangan Parkir Kedungdung merupakan salah satu fasilitas kawasan parkir yang disediakan oleh Pemerintah Provinsi Bali dengan kapasitas sebesar 250 stall. Berdasarkan data hasil survei didapatkan indeks parkir tertinggi mencapai 7% pada hari pertama pelaksanaan survei dan rata-rata turn over parkir selama pelaksanaan 3 hari survei menyentuh angka 0.475 putaran. Dimana tingkat pergantian tertinggi terjadi pada hari sabtu dengan angka yang mencapai sebesar 0.556 unit/SRP.

Kata kunci : Ruang Parkir Bus, Kapasitas Parkir, Kinerja Ruang Parkir, Besakih

A. Pendahuluan

Pura Besakih merupakan tempat yang disucikan bagi umat Hindu yang terletak di Kabupaten Karangasem, Bali. Pura terbesar di Pulau Bali ini biasa dilaksanakan berbagai perayaan hari raya besar keagamaan, salah satunya Upacara *Karya Ida Bhatara Turun Kabeh* yang digelar selama dua puluh satu hari berturut turut (Wiguna et al., 2022). Upacara ini merupakan upacara persembahyangan umat Hindu yang dilaksanakan setiap tahunnya.

Perayaan hari besar keagamaan tersebut mengundang antusias umat Hindu di Bali bahkan seluruh Indonesia. Menurut Gubernur Provinsi Bali, I Wayan Koster, jumlah pengunjung yang datang ke Pura Besakih mencapai 700.000 orang. Di samping itu, jumlah kendaraan yang datang hampir 125.000 dengan didominasi 85.000 kendaraan roda empat, 36.000 kendaraan roda dua, dan bus sebanyak 2000 unit.

Pemerintah Provinsi Bali pun melakukan upaya antisipasi dalam menangani jumlah pengunjung yang membludak. Sehingga pelaksanaan upacara keagamaan ini diatur dalam Surat Edaran Gubernur Bali Nomor 3 Tahun 2023 tentang Tatanan Baru Bagi Pemedek atau Pengunjung Saat Memasuki dan Berada di Kawasan Suci Pura Besakih selama pelaksanaan *Karya Ida Bhatara Turun Kabeh* (Gubernur Bali, 2023). Berdasarkan

Surat Edaran tersebut, telah diatur manajemen dan rekayasa lalu lintas yang diharapkan mampu mencegah kemacetan kendaraan. Dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut terdapat unsur penting yang menunjang lalu lintas berjalan lancar yakni adanya fasilitas parkir. Fasilitas parkir ini menyediakan ruang parkir sesuai dengan jenis kendaraan yang diharapkan dapat menjadi lokasi pemberhentian sementara. Parkir merupakan suatu kondisi kendaraan yang tidak bergerak dan bersifat sementara (Sholikhin, 2017). Adapun tersedia fasilitas parkir kendaraan terbaru di Pura Besakih yakni Parkir Kedungdung untuk kendaraan bus/truk, Parkir Manik Mas Bagian Barat untuk kendaraan roda empat, dan Parkir Manik Mas Bagian Timur untuk kendaraan roda dua. Dalam penelitian ini, penulis berfokus pada parkir kendaraan bus di Tempat Parkir Kedungdung.

Berdasarkan Surat Edaran Gubernur Nomor 3 Tahun 2023 menyatakan tempat Parkir Kedungdung (*Asti Mandala*) merupakan tempat parkir yang terletak di lokasi bawah dari keseluruhan area parkir yang tersedia di Pura Besakih (Gubernur Bali, 2023). Tempat parkir ini hanya diperuntukkan bagi kendaraan bus dengan jenis bus besar yang memiliki kapasitas lebih dari 35 tempat duduk. Tempat parkir ini hanya mampu menampung 250 unit bus.

Adapun juga kendaraan truk diizinkan untuk masuk dalam kawasan ini.

Menurut Berti dan Anastasia (2023), kondisi parkir di Kawasan Pura Besakih memiliki berbagai kendala yakni area parkir yang dirasa cukup sempit dan terbagi – bagi (Viona Rosalia Berti, 2023). Hal ini dapat dilihat dari kondisi Parkir Kedungdung yang cukup jauh dengan Pura Besakih sehingga pengunjung yang menggunakan kendaraan bus memerlukan angkutan khusus yakni *shuttle*. Angkutan ini akan mengantar penumpang bolak balik. Ketika angkutan *shuttle* tersebut menurunkan dan memuat penumpang di Kawasan Pura Besakih, membuat kemacetan terjadi. Selain itu, harga dari parkir di Kawasan Pura Besakih juga dirasa cukup mahal.

Adanya kekurangan dari Parkir Kedungdung tersebut, tentu merupakan hal yang tidak diinginkan terjadi. Belum lagi adanya pengunjung yang membludak yang berakibat pada peningkatan kebutuhan tempat parkir kendaraan khususnya bus. Oleh karena itu, penulis ingin melakukan suatu analisis yang dapat menguji kinerja Parkir Kedungdung selama kegiatan besar keagamaan berlangsung. Kinerja dapat didefinisikan sebagai penggambaran kondisi kemampuan kerja suatu sistem untuk melayani kebutuhan orang lain (SIMATUPANG, 2022). Dengan adanya

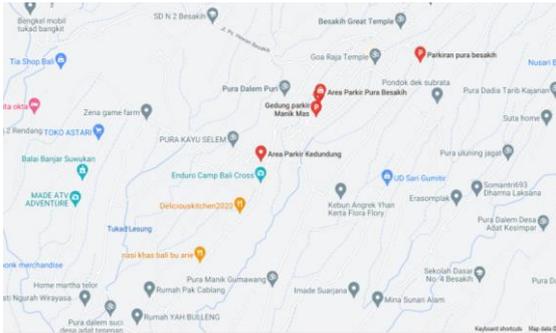
penelitian ini, dapat memahami efisiensi dan kecukupan kapasitas parkir dalam mengakomodasi jumlah kendaraan yang datang selama kegiatan keagamaan di Pura Besakih.

Hasil analisis kinerja parkir di area Kedungdung ini akan memungkinkan pengelola Pura Besakih dan *stakeholder* terkait dalam memahami efektivitas pengelolaan parkir saat ini dan mengidentifikasi langkah-langkah yang perlu diambil untuk meningkatkan layanan parkir selama kegiatan keagamaan.

B. Metode Penelitian

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di parkir Kedungdung yang terletak di kawasan Pura Besakih yang berlokasi di Jalan Kedungdung Besakih, Kecamatan Rendang, Kabupaten Karangasem, Provinsi Bali yang dapat dilihat pada Gambar 1. Penelitian ini dilakukan selama 3 kali, yaitu pada hari Kamis, 20 April 2023; Sabtu, 22 April 2023, dan Senin, 24 April 2023 yang bertujuan untuk melakukan pengamatan kondisi parkir pada pertengahan, akhir, dan awal minggu dalam situasi upacara keagamaan di Pura Besakih.



Gambar 1. Lokasi Penelitian Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data primer yang diperoleh langsung di lapangan (Muda, 2019). Sumber utama dalam survey ini adalah kendaraan bus yang telah terparkir sebelum pelaksanaan survey dimulai, kendaraan bus yang keluar dan masuk wilayah parkir pada saat survey telah dimulai, serta jumlah kapasitas parkir yang tersedia. Adapun beberapa teknik pengumpulan data yang dilakukan, yaitu:

a. Perhitungan di tapal batas perencanaan (*Cordon count*)

Survei ini dilakukan dengan melakukan perencanaan daerah yang akan disurvei, dimana pada tapal batasnya akan dikelilingi oleh pos pengawasan dan perhitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan. Pada tiap posnya akan dilakukan perhitungan terpisah terkait jumlah kendaraan yang masuk dan yang keluar, per jam atau per interval waktu. Penjumlahan secara aljabar semua

kendaraan yang masuk atau keluar menghasilkan akumulasi seluruh kendaraan pada area tersebut yang menunjukkan jumlah kendaraan yang diparkir dan yang berjalan pada area tersebut, serta merupakan ukuran fasilitas parkir yang dibutuhkan (Muda, 2019).

b. Survei cara patrol

Survei cara patrol merupakan survei yang dilakukan dengan membagi beberapa bagian wilayah studi sehingga dapat dipatrol setiap interval waktu yang telah ditentukan. Pada tiap patrol, dihitung jumlah akumulasi parkir selama waktu survei (Muda, 2019).

c. Survei parkir yang ada

Survei fasilitas parkir didefinisikan sebagai survei terkait proses identifikasi jumlah ruang parkir yang tersedia atau memungkinkan untuk dikembangkan selanjutnya.

Selain itu, penelitian ini juga menggunakan data sekunder yang diperoleh melalui sumber-sumber yang ada, seperti melalui studi pustaka berupa bahan-bahan bacaan yang relevan seperti teori penelitian terdahulu, tesis, skripsi, kajian ilmiah, peraturan-peraturan yang berhubungan dengan judul penelitian (Muda, 2019). Pada data sekunder, adapun beberapa hal yang

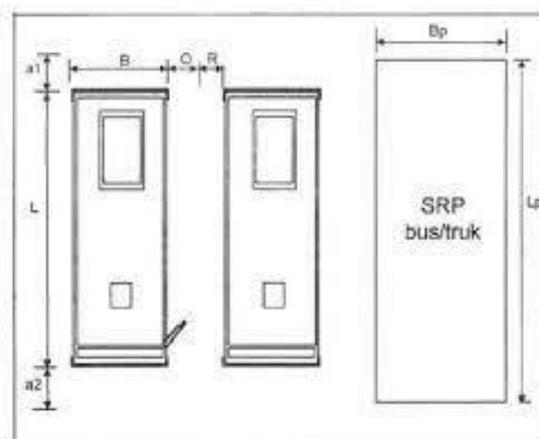
diperoleh, yaitu lokasi penelitian, Satuan Ruang Parkir kendaraan bus, dan layout parkir bus (Parkir Kedungdung). Data yang diperoleh dianalisis secara deskripsif kualitatif dan kualitatif.

Metode Pengelolaan Data

Adapun beberapa metode yang dapat dilakukan dalam pengolahan data, yaitu:

a. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk bus.

Satuan ruang parkir dapat didefinisikan sebagai luas efektif untuk memarkirkan satu kendaraan (mobil penumpang, truk, motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukan pintu yang diatur dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jendral Perhubungan Darat Tahun 1998 (Numberi et al., 2021). Adapun SRP untuk kendaraan bus dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. SRP untuk kendaraan bus

Tabel 1. Keterangan SRP Bus

	Bus/ Truk Keci	Bus/ Truk Sedang	Bus/ Truk Besar
B	170 cm	200 cm	250 cm
O	80 cm	80 cm	80 cm
R	30 cm	40 cm	50 cm
L	470 cm	800 cm	1200 cm
a1	10 cm	20 cm	30 cm
a2	20 cm	20 cm	20 cm
Bp	280 cm (B+O+R)	320 cm (B+O+R)	380 cm (B+O+R)
Lp	500 cm (L+a1+a2)	500 cm (B+O+R)	1250 cm (L+a1+a2)

Sumber: (DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT, 1996).

b. Pengolahan data

Adapun beberapa metode yang dapat dilakukan dalam pengolahan data, yaitu:

a. Volume Parkir

Volume parkir merupakan total jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lokasi parkir dalam satuan waktu tertentu (per jam atau per hari) (Diasa et al., 2019).

$$VP = E_i + X$$

E_i = Entry (kendaraan yang masuk lokasi)

X = Jumlah Kendaraan yang telah parkir sebelum melakukan pengamatan.

b. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan total jumlah kendaraan yang parkir disuatu lokasi parkir pada saat tertentu (Diasa et al., 2019).

$$Akumulasi = E_i - E_x + X$$

E_i = Entry (kendaraan yang masuk lokasi)

E_x = Exit (kendaraan yang keluar lokasi)

X = Jumlah Kendaraan yang telah parkir sebelum melakukan pengamatan

c. Tingkat Pergantian Parkir (Turn over)

Turn over merupakan Tingkat penggunaan ruang parkir dihitung volume parkir pada Waktu tertentu atau total jumlah ruang parkir (SRP) (Diasa et al., 2019).

$$TR = \frac{Volume\ Parkir}{Ruang\ Parkir\ Tersedia}$$

d. Index Parkir

Index parkir merupakan besarnya tingkat penggunaan ruang parkir pada suatu lokasi parkir yang dinyatakan dalam presentasi ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir (Diasa et al., 2019).

$$IP = \frac{Akumulasi\ parkir \times 100\%}{Ruang\ Parkir\ Tersedia}$$

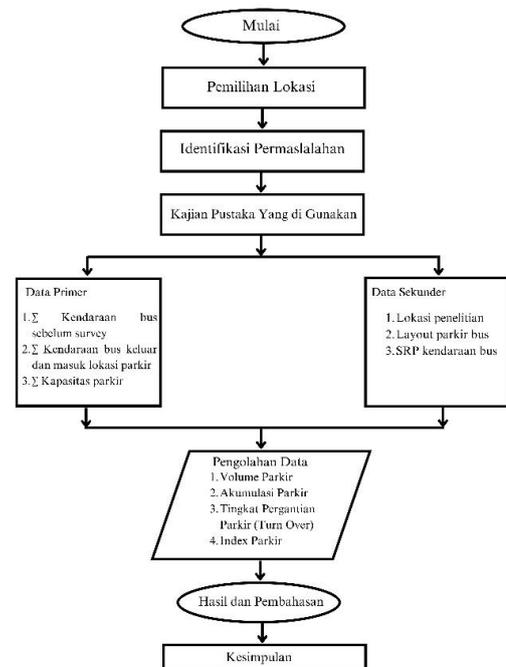
Sebagai pedoman besaran nilai IP adalah :

Tabel 2. Kriteria Nilai IP

Niai IP	Keterangan
Nilai IP > 1	fasilitas parkir bermasalah, 148amping kebutuhan parkir melebihi daya 148amping/kapasitas normal.
Nilai IP < 1	fasilitas parkir tidak bermasalah, 148amping kebutuhan parkir tidak melebihi daya 148amping/kapasitas normal.
Nilai IP = 1	kebutuhan parkir seimbang dengan daya 148amping/kapasitas normal.

Sumber: (Numberi et al., 2021)

Diagram Alir Penelitian



Gambar 3. Diagram Alir Penelitian

Penjelasan:

- **Mulai:** Hal ini menandakan dimulainya penelitian dengan menggunakan alat dan bahan yang telah dipersiapkan.
- **Pemilihan lokasi:** Langkah awal penelitian menyangkut penentuan lokasi yang akan dijadikan subyek penelitian untuk melakukan analisis kinerja parkir pada lokasi tersebut.
- **Identifikasi Permasalahan:** Perumusan masalah penelitian adalah berapakah angka pergantian kendaraan yang parkir dalam satu satuan waktu tertentu dan apakah kapasitas ruang parkir yang telah tersedia mampu memenuhi kebutuhan daya tampung kendaraan bus, dapat menampung kendaraan yang parkir jika ditinjau dari karakteristik parkir.
- **Kajian Pustaka yang di gunakan:** Langkah ini bertujuan untuk memperoleh data yang digunakan dalam penelitian ini. Penelitian ini menggunakan 2 jenis data, yaitu primer dan sekunder. Data primer dilakukan melalui pengamatan secara langsung pada lokasi penelitian, sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi pustaka berupa bahan-bahan bacaan yang relevan.

- **Data Primer:** Dalam penelitian ini, adapun data primer yang ingin didapatkan, yaitu Σ Kendaraan bus sebelum survey, Σ Kendaraan bus keluar dan masuk lokasi parkir, Σ Kapasitas Parkir.
- **Data Sekunder:** Dalam penelitian ini, adapun hasil dari data sekunder yang ingin didapatkan, yaitu: lokasi Penelitian, layout Parkir Bus, serta Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk kendaraan bus.

C. Hasil dan Pembahasan**Kondisi Eksisting Parkir Bus**

Tempat parkir Kedungdung, merupakan fasilitas parkir rancangan pemerintah Provinsi Bali sebagai lapangan parkir yang khusus diperuntukan bagi kendaraan Bus yang datang ke Pura Besakih. Memiliki kapasitas parkir sebanyak 250 Bus, bertujuan untuk mengurangi fenomena parkir *onstreet* yang sering terjadi pada saat perayaan hari raya di Pura Besakih yang secara tidak langsung dapat menyebabkan kemacetan yang berkepanjangan. Selain fasilitas parkir terdapat fasilitas penunjang lainnya yang tersedia seperti Halte Kendaraan antar jemput kawasan (Shuttle Bus Kawasan) dan Stasiun Pengisian Kendaraan Bermotor Listrik Umum (SPKLU).



Gambar 4. Denah Kawasan Parkir Kedungdung

Data Ruang Parkir

Pada survei parkir bus yang dilakukan dalam durasi survei selama enam jam di tempat parkir Kedungdung Pura Agung Besakih. Memiliki kapasitas sebesar 250 stall, didapatkan data terkait dengan jumlah kendaraan yang masuk serta kendaraan yang keluar dalam kurun waktu yang akan diuraikan dalam bentuk tabel 3, 4, dan 5 sebagai berikut.

Tabel 3. Data Kendaraan Masuk dan Kendaraan Keluar Hari Pertama

NO	INTERVAL WAKTU SURVEI	JUMLAH KENDARAAN MASUK	JUMLAH KENDARAAN KELUAR
1	<09.00	18	
2	09.00-09.15	3	1
3	09.15-09.30	4	0
4	09.30-09.45	5	0
5	09.45-10.00	3	0
6	10.00-10.15	5	0
7	10.15-10.30	1	1
8	10.30-10.45	4	1
9	10.45-11.00	7	0
10	11.00-11.15	8	0
11	11.15-11.30	6	2
12	11.30-11.45	7	1
13	11.45-12.00	3	0
14	12.00-12.15	5	0
15	12.15-12.30	2	0
16	12.30-12.45	3	2
17	12.45-13.00	2	0
18	13.00-13.15	4	1
19	13.15-13.30	1	3
20	13.30-13.45	1	1
21	13.45-14.00	7	4
22	14.00-14.15	1	1
23	14.15-14.30	0	4
24	14.30-14.45	3	4
25	14.45-15.00	1	6

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 4. Data Kendaraan Masuk dan Kendaraan Keluar Hari Kedua

NO	INTERVAL WAKTU SURVEI	JUMLAH KENDARAAN MASUK	JUMLAH KENDARAAN KELUAR
1	<09.00	43	
2	09.00-09.15	3	0
3	09.15-09.30	11	1
4	09.30-09.45	7	0
5	09.45-10.00	5	0
6	10.00-10.15	12	1
7	10.15-10.30	5	1
8	10.30-10.45	1	3
9	10.45-11.00	1	0
10	11.00-11.15	3	0
11	11.15-11.30	2	0
12	11.30-11.45	3	2
13	11.45-12.00	3	0
14	12.00-12.15	2	0
15	12.15-12.30	4	4
16	12.30-12.45	2	5
17	12.45-13.00	8	8
18	13.00-13.15	6	8
19	13.15-13.30	4	9
20	13.30-13.45	3	6
21	13.45-14.00	2	2
22	14.00-14.15	2	1
23	14.15-14.30	2	5
24	14.30-14.45	2	3
25	14.45-15.00	3	3

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 5. Data Kendaraan Masuk dan Kendaraan Keluar Hari Ketiga

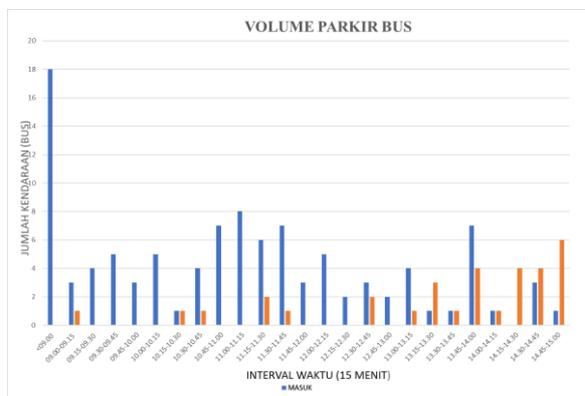
NO	INTERVAL WAKTU SURVEI	JUMLAH KENDARAAN MASUK	JUMLAH KENDARAAN KELUAR
1	<09.00	36	
2	09.00-09.15	2	0
3	09.15-09.30	1	1
4	09.30-09.45	5	1
5	09.45-10.00	8	0
6	10.00-10.15	7	1
7	10.15-10.30	5	2
8	10.30-10.45	4	0
9	10.45-11.00	2	1
10	11.00-11.15	2	0
11	11.15-11.30	3	0
12	11.30-11.45	2	0
13	11.45-12.00	3	2
14	12.00-12.15	2	2
15	12.15-12.30	6	1
16	12.30-12.45	3	0
17	12.45-13.00	4	1

NO	INTERVAL WAKTU SURVEI	JUMLAH KENDARAAN MASUK	JUMLAH KENDARAAN KELUAR
18	13.00-13.15	2	2
19	13.15-13.30	1	1
20	13.30-13.45	3	2
21	13.45-14.00	3	3
22	14.00-14.15	2	4
23	14.15-14.30	3	10
24	14.30-14.45	2	6
25	14.45-15.00	2	5

Sumber: Hasil Analisis

Data Volume Parkir

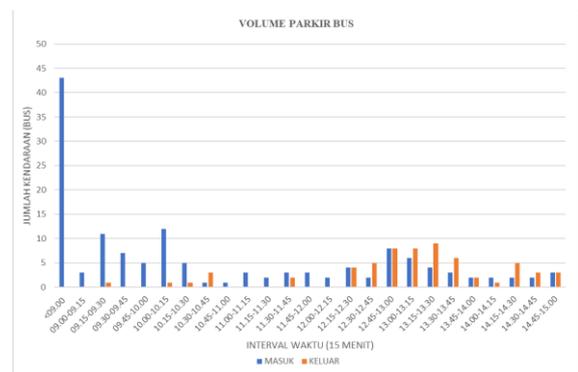
Volume kendaraan parkir bus pada kawasan parkir Kedungdung pada hari pertama tercatat kendaraan yang masuk pada pukul 09.00-09.15 sebanyak 3 kendaraan dan pada pukul 14.45-15.00 terdapat sebanyak 1 kendaraan yang keluar dari kawasan parkir, diagram dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Grafik Volume Parkir Kendaraan Bus Hari Pertama

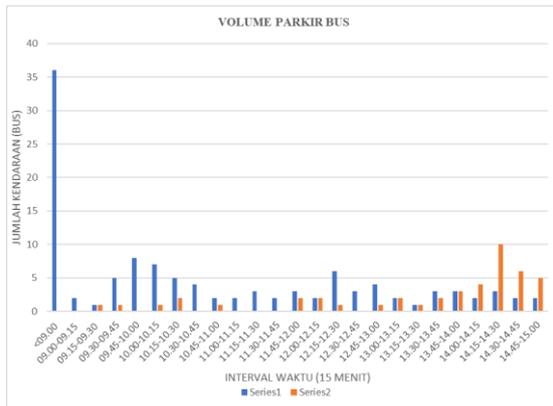
Volume kendaraan parkir bus pada kawasan parkir Kedungdung pada hari kedua tercatat kendaraan yang masuk pada pukul 09.00-09.15 sebanyak 3 kendaraan, sedangkan pada pukul 14.45-15.00 tidak terdapat kendaraan yang keluar dari

kawasan parkir, diagram dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Grafik Volume Parkir Kendaraan Bus Hari Kedua

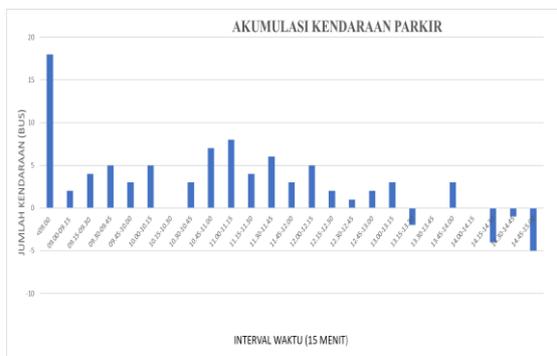
Volume kendaraan parkir bus pada kawasan parkir Kedungdung pada hari ketiga tercatat kendaraan yang masuk pada pukul 09.00-09.15 sebanyak 3 kendaraan, sedangkan pada pukul 14.45-15.00 tidak terdapat kendaraan yang keluar dari kawasan parkir, diagram dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Grafik Volume Parkir Kendaraan Bus Hari Pertama

Akumulasi Parkir

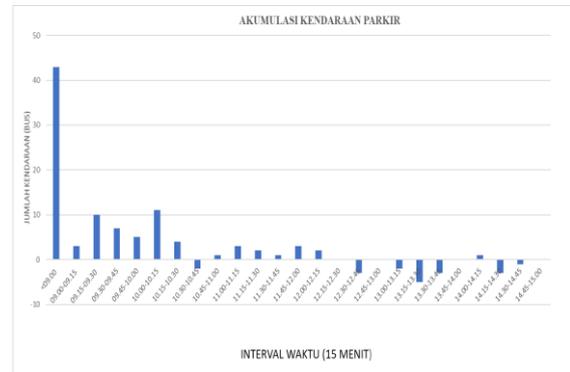
Berdasarkan grafik didapatkan akumulasi kendaraan tertinggi pada hari pertama untuk kendaraan bus diluar daripada kendaraan yang menginap didapatkan pada pukul 11.00-11.15 dengan jumlah kendaraan sebanyak 8 kendaraan, diagram akumulasi dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 8. Grafik Akumulasi Parkir Kendaraan Bus Hari Pertama

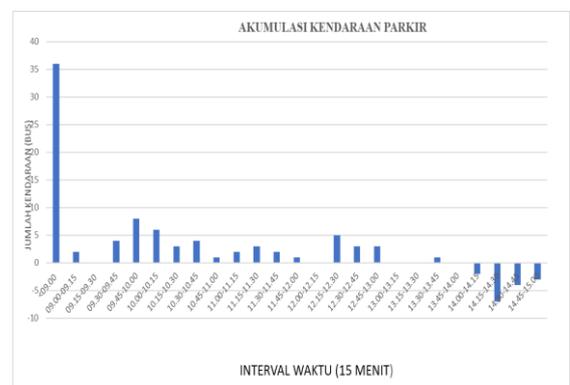
Berdasarkan grafik didapatkan akumulasi kendaraan tertinggi pada hari kedua untuk kendaraan bus diluar daripada kendaraan yang menginap didapatkan pada pukul 10.00-10.15 dengan jumlah

kendaraan sebanyak 11 kendaraan, diagram akumulasi dapat dilihat pada Gambar 9.



Gambar 9. Grafik Akumulasi Parkir Kendaraan Bus Hari Kedua

Berdasarkan grafik didapatkan akumulasi kendaraan tertinggi pada hari ketiga untuk kendaraan bus diluar daripada kendaraan yang menginap didapatkan pada pukul 09.45-10.00 dengan jumlah kendaraan sebanyak 8 kendaraan, diagram akumulasi dapat dilihat pada Gambar 10.

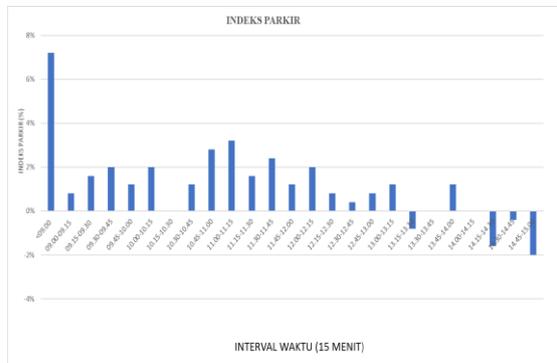


Gambar 10. Grafik Akumulasi Parkir Kendaraan Bus Hari Ketiga

Indeks Parkir

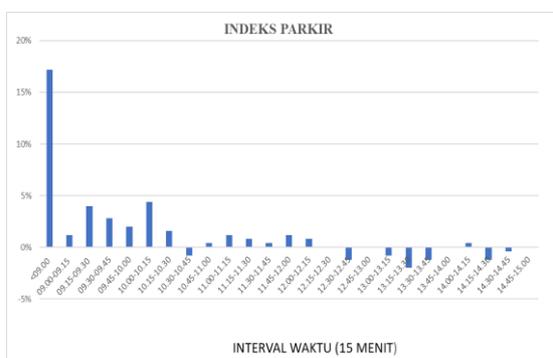
Berdasarkan nilai akumulasi parkir didapatkan nilai indeks parkir kendaraan bus tiap harinya. Pada hari pertama, didapatkan indeks parkir tertinggi sebesar 7% diimana angka tersebut masih jauh

daripada angka 100% yang artinya terdapat masih banyak slot parkir yang tidak terisi. Diagram indeks parkir dapat dilihat pada Gambar 11.



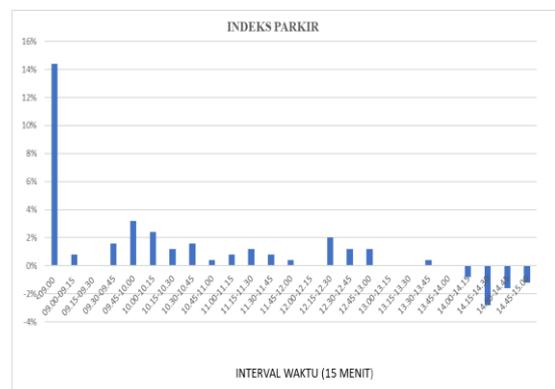
Gambar 11. Grafik Indeks Parkir Kendaraan Bus Hari Pertama

Berdasarkan nilai akumulasi parkir didapatkan nilai indeks parkir kendaraan bus tiap harinya. Pada hari kedua, didapatkan indeks parkir tertinggi sebesar 4% pada jam 09.15-09.30 dan 10.00-10.15. Sama halnya dengan hari sebelumnya dimana angka tersebut masih jauh daripada angka 100% yang artinya terdapat masih banyak slot parkir yang tidak terisi. Diagram indeks parkir dapat dilihat pada Gambar 12.



Gambar 12. Grafik Indeks Parkir Kendaraan Bus Hari Kedua

Berdasarkan nilai akumulasi parkir didapatkan nilai indeks parkir kendaraan bus tiap harinya. Pada hari ketiga survei, didapatkan indeks parkir tertinggi sebesar 3% pada jam 09.45-10.00. Sama halnya dengan hari sebelumnya dimana angka tersebut masih jauh daripada angka 100% yang artinya terdapat masih banyak slot parkir yang tidak terisi. Diagram indeks parkir dapat dilihat pada Gambar 13.



Gambar 13. Grafik Indeks Parkir Kendaraan Bus Hari Ketiga

Turn Over Parkir

Tingkat penggunaan ruang parkir Kedungdung dihitung menggunakan volume parkir pada waktu tertentu atau total jumlah ruang parkir (SRP). Rumus menentukan *Turn Over Parkir* akan diuraikan sebagai berikut pada Tabel 6.

$$\begin{aligned}
 & \text{Tingkat Turnover} \\
 & = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Ruang Parkir Tersedia}}
 \end{aligned}$$

Tabel 5. Data Turn Over Parkir

No	Hari	Turn Over Parkir
1	Kamis, 20 April 2023	0.416
2	Sabtu, 22 April 2023	0.556
3	Senin, 24 April 2023	0.452
Jumlah		1.424
Rata-rata Selama Tiga Hari		0.475

Sumber: Hasil Analisis

Tingkat pergantian selama tiga hari diperoleh nilai rata-rata 0.475 putaran. Data dilihat bahwa tingkat pergantian pada hari sabtu melebihi daripada rata-rata pada hari lainnya yaitu sebesar 0.556 unit/SRP.

D. Simpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan pada lokasi parkir Kedungdung dapat disimpulkan bahwa:

1. Akumulasi parkir kendaraan tertinggi pada hari Kamis, 20 April 2023 yaitu 8 kendaraan, akumulasi parkir tertinggi pada hari Sabtu, 22 April 2023 yaitu 11 kendaraan dan akumulasi tertinggi pada hari Senin, 24 April 2023 yaitu 8.
2. Hari *weekend* merupakan hari yang memiliki akumulasi parkir tertinggi selain itu juga volume parkir terbanyak terdapat pada hari *weekend* yaitu sebesar 139 kendaraan.
3. Indek parkir tertinggi pada pada hari Kamis, 20 April 2023 yaitu 7%, indeks parkir tertinggi pada hari

Sabtu, 22 April 2023 yaitu 4% dan indeks parkir tertinggi pada hari Senin, 24 April 2023 yaitu 3%.

4. Kapasitas ruang parkir masih cukup untuk meampung kendaraan lebih banyak lagi karena besar tingkat ruang parkir yang digunakan paling tinggi sebesar 7% dari total 250 stall yang tersedia artinya hanya 17,5 ruang parkir yang digunakan.
5. Tingkat pergantian parkir (*turnover*) rata-rata selama 3 hari survei yaitu sebesar 0,475 dan tingkat pergantian parkir (*turnover*) tertinggi pada hari Sabtu, 22 April 2023 sebesar 0.556.

E. Daftar Pustaka

- Diasa, W., Sumarda, G., & Aditya Septyana, A. (2019). EVALUASI KINERJA RUANG PARKIR RUMAH SAKIT UMUM PUSAT SANGLAH DENPASAR Studi kasus : Parkir Rumah Sakit Umum Pusat Sanglah Denpasar. *Fakultas Teknik UNR, Gradien*, 11(2), 92.
- Muda, J. S. (2019). PERENCANAAN FASILITAS PARKIR SEKOLAH TINGGI TEKNOLOGI PAGAR ALAM. *Jurnal Ilmiah Beerig's*, 06(02), 57.
- Numberi, A. P., Bahtiar, P., & Numberi, J. (2021). *Analisis Karakteristik Parkir terhadap Kebutuhan Ruang Parkir di Pasar Central Hamadi Kota Jayapura Analysis of Vehicle Parking Characteristics on the Need for Vehicle Parking Spaces at the Hamadi*

*Central Market Jayapura City
Informasi artikel. 3, 57–70.*

DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN DARAT,
PEDOMAN TEKNIS
PENYELENGGARAAN FASILITAS
PARKIR 8 (1996).

Sholikhin, R. dan S. W. (2017). ANALISIS
KARAKTERISTIK PARKIR DI
SATUAN RUANG PARKIR PASAR
LARANGAN SIDOARJO. *Teknika :
Engineering and Sains Journal*, 1(2),
145–150.

SIMATUPANG, G. M. (2022). *ANALISIS
KINERJA PARKIR PADA PUSAT
PERBELANJAAN (Studi Kasus Plaza
Millenium Medan).*

Gubernur Bali, Surat Edaran Gubernur Bali
Nomor 03 Tahun 2023 3 (2023).

Viona Rosalia Berti, A. N. P. (2023). Pura
Agung Besakih Temple As A
Historical Tourist Attraction In
Karangasem Regency, Rendang
District. *Jurnal Nirwasita* , 4(1), 89.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.7781542>

Wiguna, K. G. A. S., Suthanaya, P. A., &
Priyantha W, D. M. (2022). KAJIAN
MANAJEMEN LALU LINTAS DI
KAWASAN PURA BESAKIH
DENGAN SOFTWARE VISSIM.
JURNAL SPEKTRAN, 10(2), 88.
<https://doi.org/10.24843/spektran.2022.v10.i02.p04>