

EVALUASI KINERJA PARKIR DI RSU HAJI SURABAYA

Joko Suprianto¹, Sri Wiwoho Mudjanarko²

¹ Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Narotama
josun_umb@yahoo.com

² Dosen Teknik Sipil Universitas Narotama
sriwiwoho.ubraw@gmail.com

ABSTRAK

Seiring dengan peningkatan jumlah pasien dari tahun ke tahun, tentunya berdampak terhadap peningkatan jumlah volume kendaraan yang berada di area parkir RSU Haji Surabaya. Luas lahan parkir yang tidak sebanding dengan jumlah volume kendaraan yang ada tentu akan mengganggu ketertiban dan kenyamanan para pengguna parkir yang berada di RSU Haji Surabaya. Maka dari itu perlu dilakukan evaluasi kinerja parkir yang diharapkan kedepannya para pengguna parkir dapat tertib dan nyaman parkir di RSU Haji Surabaya.

Dalam melakukan evaluasi kinerja parkir ini akan dibahas beberapa hal diantaranya pemodelan parkir, Satuan Ruang Parkir (SRP), dan analisa kebutuhan parkir. Pembahasan pada permasalahan tersebut diawali dengan melakukan studi pendahuluan, studi pustaka, pengumpulan data (primer dan sekunder) dan melakukan analisa data dan pembahasan sehingga didapatkan kebutuhan ruang parkir untuk masing-masing kendaraan. Jumlah kapasitas parkir eksisting sepeda motor yang tersedia saat ini yaitu 657 petak parkir dan jumlah permintaan parkir saat jam puncak sebesar 898 kendaraan. jumlah kapasitas parkir eksisting mobil yang tersedia saat ini yaitu 130 petak parkir dan jumlah permintaan parkir saat jam puncak sebesar 194 kendaraan. Sehingga kapasitas parkir eksisting saat ini tidak cukup menampung jumlah kendaraan yang parkir sekarang.

Kata kunci : Parkir, Kapasitas, Satuan Ruang Parkir (SRP), evaluasi kinerja

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberadaan rumah sakit sangat diperlukan untuk mengatasi problem kesehatan di masyarakat. Rumah Sakit memberikan pelayanan kesehatan kepada masyarakat dan memiliki peran yang sangat strategis dalam mempercepat peningkatan derajat kesehatan masyarakat. RSU Haji Surabaya adalah salah satu Rumah Sakit dari sekian banyak Rumah Sakit yang ada di Kota Surabaya. RSU Haji Surabaya ini selain melayani pasien umum juga melayani pasien Askes, Jamkesmas, serta BPJS Kesehatan. Hal inilah yang menyebabkan RSU Haji Surabaya sangat ramai dikunjungi pasien yang hendak berobat.

Dari tahun ke tahun kunjungan masyarakat ke Rumah Sakit RSU Haji Surabaya semakin meningkat hal ini membuat bertambah penggunaan kendaraan pribadi baik mobil atau motor sebagai alat transportasi menuju Rumah Sakit. Peningkatan jumlah volume kendaraan mengakibatkan kebutuhan rekomendasi parkir yang memadai di area parkir RSU Haji Surabaya. Luas lahan parkir RSU Haji Surabaya saat ini seluas 6.741 m² sehingga tidak mampu menampung jumlah kendaraan parkir yang rata-rata 1.350 unit motor dan 325 unit mobil setiap harinya.

Dalam "Analisa Kebutuhan Lahan Parkir pada Pembangunan Carrefour Ngagel" Aries Wibowo (2010) menyebutkan salah satu fasilitas penting yang ada pada suatu gedung pusat perbelanjaan adalah penyediaan areal parkir kendaraan yang memadai. Penyediaan areal parkir kendaraan ini seharusnya disesuaikan dengan kebutuhan ruang parkir (KRP), selain itu perencanaan *lay out* dan sirkulasi kendaraan juga perlu diperhatikan.

Untuk mengatasi hal tersebut tentunya perlu dilakukan evaluasi kinerja parkir pada kondisi yang terjadi saat ini sebagai gambaran rencana ke depan, sehingga tidak kita jumpai lagi kendaraan yang tidak mendapatkan tempat parkir. Hal ini tentunya juga bertujuan untuk mewujudkan kenyamanan dan kerapian parkir di dalam RSU Haji Surabaya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan perumusan masalah diatas maka rumusan masalah penulisan skripsi ini:

1. Berapa jumlah kendaraan yang parkir baik roda dua dan roda empat pada jam sibuk di RSUD Haji Surabaya?
2. Bagaimana kinerja parkir (durasi parkir, akumulasi parkir, tingkat pergantian, tingkat penggunaan, volume parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, rata-rata durasi parkir, jumlah ruang parkir yang dibutuhkan) di RSUD Haji Surabaya?
3. Bagaimana rencana perhitungan tarif parkir dengan menggunakan tarif parkir umum/progresif dan tarif berdasarkan Perda Surabaya No. 9 Tahun 2012 Pasal 8 (tentang retribusi tempat khusus parkir) di RSUD Haji Surabaya?
4. Bagaimana rekomendasi yang dapat diberikan kepada pihak pengelola parkir RSUD Haji Surabaya ?

1.3 Tujuan

Berdasarkan perumusan masalah diatas maka tujuan penulisan skripsi ini :

1. Mengetahui berapa jumlah kendaraan yang parkir baik roda dua dan roda empat pada jam sibuk di RSUD Haji Surabaya.
2. Menganalisa kinerja parkir (durasi parkir, akumulasi parkir, tingkat pergantian, tingkat penggunaan, volume parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, rata-rata durasi parkir, jumlah ruang parkir yang dibutuhkan) di RSUD Haji Surabaya.
3. Merencanakan perhitungan tarif parkir dengan menggunakan tarif parkir umum/progresif dan tarif berdasarkan Perda Surabaya No. 9 Tahun 2012 Pasal 8 (tentang retribusi tempat khusus parkir) di RSUD Haji Surabaya.
4. Memberikan rekomendasi yang dapat diberikan kepada pihak pengelola parkir RSUD Haji Surabaya.

1.4 Batasan Penelitian

1. Agar tidak terjadi penyimpangan pembahasan permasalahan dan topik yang diambil, maka penyusunan skripsi ini memakai batasan masalah yang meliputi:
2. Data kendaraan parkir diambil 2 kali pada waktu hari kerja yaitu mulai pukul 06.30 – 15.00 WIB (di jam pelayanan poli) pada hari kerja efektif pada periode akhir dan awal bulan.
3. Data yang dianalisa adalah semua kendaraan sepeda motor dan mobil yang masuk di area parkir RSUD Haji Surabaya pada saat jam pelayanan poli.
4. Perhitungan hanya untuk tahun saat ini, tidak membahas tahun sebelumnya maupun tahun yang akan datang.

1.5 Manfaat

Manfaat dari evaluasi kinerja parkir ini, diharapkan memberi solusi dalam mengatasi jumlah kendaraan parkir yang semakin meningkat dengan situasi kondisi lokasi parkir yang ada saat ini.

1.6 Lokasi Penelitian

Gambar di bawah ini adalah lokasi RSU Haji Surabaya tempat dilakukan penelitian beralamat di Jl. Manyar Kertoadi – Surabaya.



Gambar 1.1. Lokasi RSU Haji Surabaya

Sumber: Google Maps (2014)

<https://maps.google.co.id/>

II. LANDASAN TEORI

2.1. Umum

Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996, 1).

Selain Pengertian di atas beberapa ahli memberikan definisinya tentang 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.
2. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/DRJD/96).

Berdasarkan dari definisi-definisi di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang dapat merupakan awal dari perjalanan dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan keadaan dan kebutuhannya yang membutuhkan suatu areal sebagai tempat pemberhentian yang diselenggarakan baik oleh pemerintah maupun pihak lain yang dapat berupa perorangan maupun badan usaha.

Dasar pengaturan mengenai parkir adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan telah diatur fasilitas parkir untuk umum dan tata cara parkir di jalan, dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 272/HK.105/DRJD/96.

Sarekomendasi utama dari kebijakan parkir sebagai bagian dari kebijakan transportasi adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk kesuatu kawasan,
- b. Meningkatkan pendapatan asli daerah yang dikumpulkan melalui retribusi parkir,
- c. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya,
- d. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas
- e. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

Penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh Menteri. Penetapan lokasi dan

pembangunan fasilitas parkir untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan:

- a. Rencana umum tata ruang daerah;
- b. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
- c. Kelestarian lingkungan;
- d. Kemudahan bagi pengguna jasa.

2.2. Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir dimaksudkan sebagai sifat-sifat dasar yang memberikan penilaian terhadap pelayanan parkir dan permasalahan parkir yang terjadi pada lokasi studi. Berdasarkan karakteristik parkir, akan dapat diketahui kondisi perparkiran yang terjadi pada lokasi studi seperti mencakup volume parkir, lama waktu parkir, kapasitas parkir.

2.3. Type Parkir

2.3.1 Parkir menurut tempat

a. Off Street Parking

Off street parking adalah lahan parkir yang letaknya diluar badan jalan. Parkir jenis ini membutuhkan biaya yang sangat besar atau mahal. Oleh karena itu fasilitas parkir diluar jalan dapat diselenggarakan oleh pemerintah melalui badan usaha milik pemerintah, atau badan hukum Indonesia, atau warga negara Indonesia.

Parkir diluar jalan ini terdiri dari :

1. Pelataran Parkir

Pelataran parkir mobil adalah fasilitas parkir diluar yang paling sederhana. Pelataran parkir ini biasanya dibagi-bagi menggunakan kerb yang permukaannya dilapisi dengan perkerasan beton, serta diberi marka untuk menuju tempat parkir dan jalan untuk mobil.

2. Gedung Parkir Bertingkat

Gedung parkir bertingkat ini banyak digunakan di perkotaan, karena penduduk kota memiliki kegiatan yang relatif sibuk. Pemanfaatan parkir bertingkat ini selain dapat dirancang untuk kapasitas yang besar juga untuk menyiasati mahalnya harga tanah.

3. Garasi Parkir Bawah Tanah

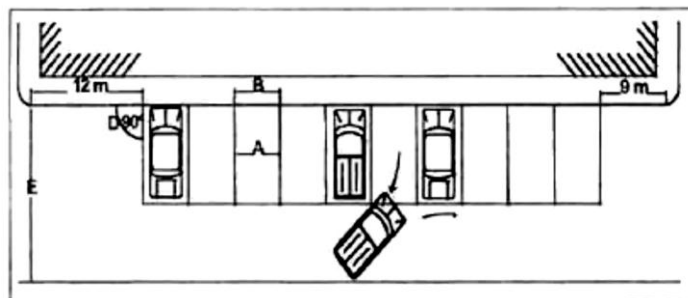
Padatnya perkotaan dan sempitnya kota, maka garasi parkir bawah tanah layak untuk dilakukan di perkotaan. Biasanya parkir bawah tanah ini dibuat di bawah pertokoan atau plaza. Selain dapat menampung dalam jumlah besar, parkir bawah tanah juga terkesan rapi. Melihat kembali mengenai sejarah pembuatan garasi bawah tanah pertama kali dibuat di San Fransisco dan mampu menampung 1500 kendaraan.

2.3.2 Posisi Parkir

Bila ditinjau dari posisi, parkir dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu:

a. Parkir Tegak Lurus

Parkir tegak lurus atau parkir bersudut 90° banyak digunakan untuk lalu lintas dua arah dan merupakan lay out yang paling efisien apabila ukuran halaman parkir dan bentuk parkir yang sesuai. Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak.

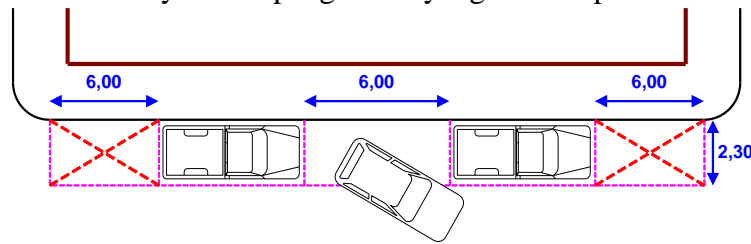


Gambar 2.1. Parkir Tegak Lurus

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. 4 (1994)

b. Parkir Pararel

Untuk jalan yang tidak terlalu lebar atau sempit, penggunaan parkir pararel akan sangat menguntungkan karena tidak mengurangi kapasitas jalan. Tetapi daya tampungnya tidak terlalu banyak, dan parkir semacam ini jarang digunakan selain tidak mampu menampung dalam jumlah besar serta menyulitkan pengemudi yang hendak parkir.

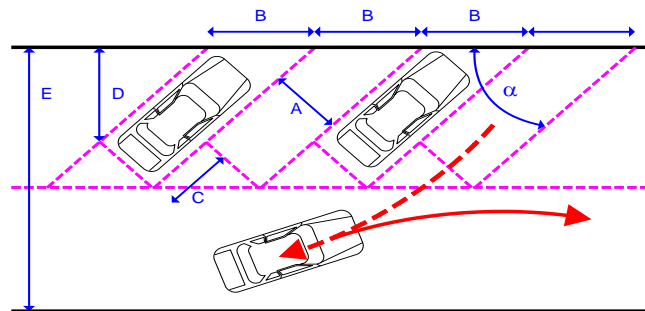


Gambar 2.2. Pola Parkir Pararel

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. 4 (1994)

c. Parkir Bersudut

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir pararel, dan kemudahan serta kenyamanan pengemudi untuk melakukan manuver masuk dan keluar ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan tegak lurus.



Gambar 2.3 Pola Parkir Menyudut

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. 4 (1994)

2.7 Satuan Ruang Parkir

Ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang. (KD. No.272/HK.105/DRJD/96)

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2.2 di bawah ini.

Tabel 2.4 Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

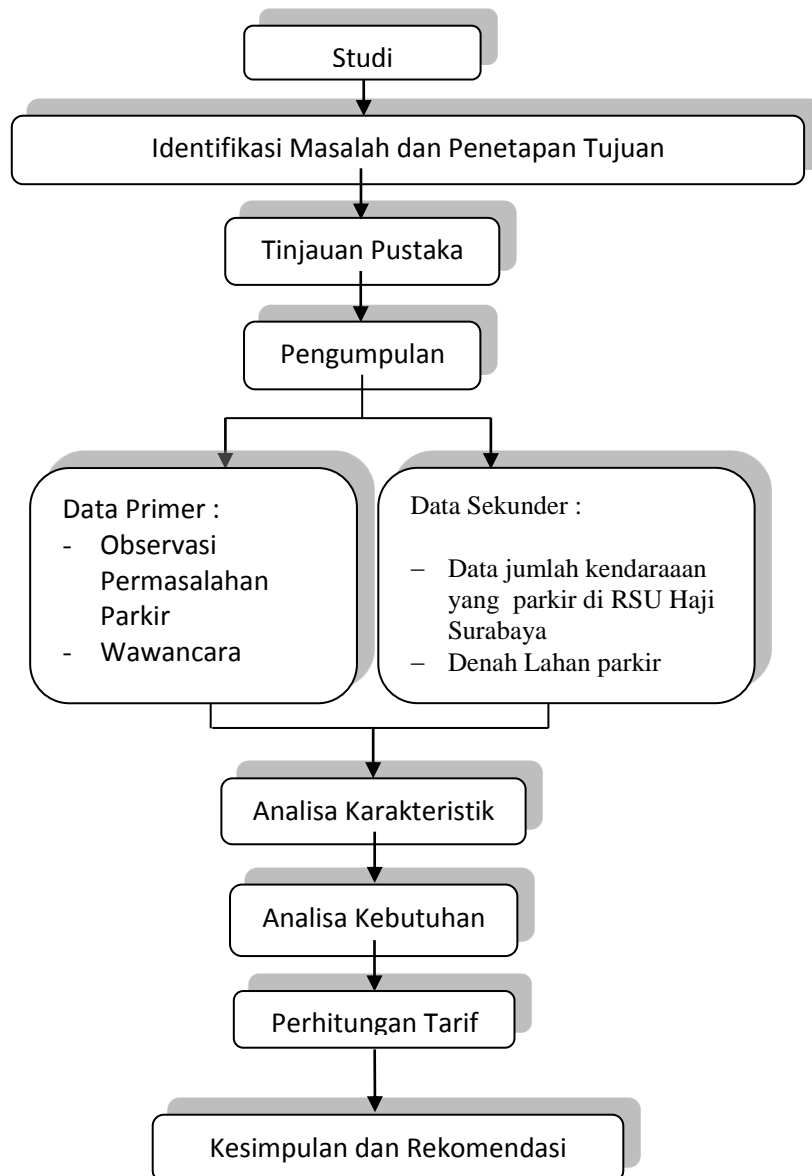
Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Golongan
Pintu depan / belakang terbuka 55 cm	Karyawan / pekerja kantor Tamu / pengunjung perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas	I

Pintu depan / belakang terbuka 75 cm	Pengunjung tempat olah raga, pusat hiburan / rekreasi, hotel, swalayan, bioskop, rumah sakit	II
Pintu depan terbuka + manuver kursi roda	Orang cacat	III

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. 66 (1993)

III.METODOLOGI

Tahapan metodologi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi pendahuluan, studi pustaka, pengumpulan data, analisa karakteristik parkir, analisa kebutuhan parkir, perhitungan tarif parkir, kesimpulan dan rekomendasi seperti terlihat di gambar diagram alir dibawah ini:



Gambar 3.1. Bagan alir metodologi

IV. PEMBAHASAN DAN ANALISA

4.1 Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan

Dari data survey maka dapat diketahui jumlah ruang parkir yang dibutuhkan untuk sepeda motor dan mobil seperti terlihat di tabel 4.1.

Tabel 4.1. Jumlah Ruang Parkir Sepeda Motor

No	Tanggal	D (jam)	T (jam)	Y	Z = (YxD)/T	Kekurangan Lahan Parkir
1	27 Maret 2014	5.44	8.5	1349	863	206
2	03 April 2014	5.37	8.5	1422	898	241

Sumber: Analisa Penelitian

Tabel 4.2 Jumlah Ruang Parkir Mobil

No	Tanggal	D (jam)	T (jam)	Y	Z = (YxD)/T	Kekurangan Lahan Parkir
1	27 Maret 2014	4.87	8.5	339	194	64
2	03 April 2014	5.01	8.5	327	193	63

Sumber: Analisa Penelitian

4.2 Perhitungan Tarif Parkir yang Berlaku di RSUD Haji Surabaya

Perhitungan tarif parkir yang diberlakukan di RSUD Haji Surabaya merupakan tarif flat atau sama sepanjang hari, yaitu Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah) untuk sepeda motor dan Rp. 3.000,- (tiga ribu rupiah) untuk mobil.

Tabel 4.3. Perhitungan Tarif Parkir di RSUD Haji Surabaya

No	Kend.	Volume Total		Tarif (Rp)	Jumlah		Prosentase		Rata2 (%)
		Akhir Bulan (kend)	Awal Bulan (kend)		Akhir Bulan (Rp)	Awal Bulan (Rp)	Akhir Bulan (%)	Awal Bulan (%)	
1	Motor	1317	1386	2,000	2,634,000	2,772,000	73%	76%	74%
2	Mobil	321	299	3,000	963,000	897,000	27%	24%	26%
Jumlah					3,597,000	3,669,000			

Sumber: Analisa Penelitian

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut diatas, tarif parkir yang diberlakukan di RSUD Haji Surabaya jumlah prosentase pendapatan pada periode awal bulan lebih besar dibandingkan pada periode akhir bulan untuk sepeda motor, sedangkan jumlah prosentase pendapatan pada awal bulan lebih kecil dibandingkan pada periode akhir bulan untuk mobil. Sedangkan prosentase pendapatan tarif sepeda motor lebih besar dibandingkan dengan mobil, hal ini disebabkan karena volume sepeda motor lebih besar

4.2 Perhitungan Rencana Penggunaan Tarif Progresif Motor

Perhitungan tariff progresif merupakan tarif yang berekomendasinya tergantung waktu dengan tariff minimal tertentu, misalnya Rp. 1.000,- (seribu rupiah) untuk 2 jam pertama dan kemudian setiap jam atau bagian jam berikutnya ditambah Rp. 500,- (lima ratus rupiah).

Tabel 4.4 Perhitungan Rencana Tarif Parkir Progresif Motor

No	Kendaraan	Durasi	Volume		Tarif (Rp)	Jumlah	
			Akhir Bulan (kend)	Awal Bulan (kend)		Akhir Bulan (Rp)	Awal Bulan (Rp)
1	Motor	2 jam (1)	154	160	1,000	154,000	160,000
2	Motor	1 jam (2)	182	217	1,500	273,000	325,500
3	Motor	1 jam (3)	76	76	2,000	152,000	152,000
4	Motor	1 jam (4)	55	59	2,500	137,500	147,500
5	Motor	1 jam (5)	61	49	3,000	183,000	147,000
6	Motor	1 jam (6)	650	682	3,500	2,275,000	2,387,000
7	Motor	1 jam (7)	123	134	4,000	492,000	536,000
8	Motor	1 jam (8)	16	9	4,500	72,000	40,500
Jumlah						3,738,500	3,895,500

Sumber: Analisa Penelitian

Dari hasil perhitungan tariff parkir progresif tersebut didapat jumlah pendapatan parkir pada periode akhir bulan sebesar Rp. 3.738.500,- dan pada periode awal bulan sebesar Rp. 3.895.500,-

4.3 Perhitungan Rencana Penggunaan Tarif Progresif Mobil

Perhitungan tarif progresif merupakan tarif yang berekomendasinya tergantung waktu dengan tarif minimal tertentu, misalnya Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah) untuk 2 jam pertama dan kemudian setiap jam atau bagian jam berikutnya ditambah Rp. 1.000,- (seribu rupiah).

Tabel 4.5. Perhitungan Rencana Tarif Parkir Progresif Mobil

No	Kendaraan	Durasi	Volume		Tarif (Rp)	Jumlah	
			Akhir Bulan (kend)	Awal Bulan (kend)		Akhir Bulan (Rp)	Awal Bulan (Rp)
1	Mobil	2 jam (1)	53	54	2,000	106,000	108,000
2	Mobil	1 jam (2)	43	35	3,000	129,000	105,000
3	Mobil	1 jam (3)	47	31	4,000	188,000	124,000
4	Mobil	1 jam (4)	22	20	5,000	110,000	100,000
5	Mobil	1 jam (5)	10	12	6,000	60,000	72,000
6	Mobil	1 jam (6)	113	111	7,000	791,000	777,000
7	Mobil	1 jam (7)	29	30	8,000	232,000	240,000
8	Mobil	1 jam (8)	4	6	9,000	36,000	54,000
Jumlah						1,652,000	1,580,000

Sumber: Analisa Penelitian

Dari hasil perhitungan tariff parkir progresif tersebut didapat jumlah pendapatan parkir pada periode akhir bulan sebesar Rp. 1.652.000,- dan pada periode awal bulan sebesar Rp. 1.580.000,-

4.4 Perhitungan Tarif Berdasarkan Perda Surabaya dengan Tarif Flat

Berdasarkan Peraturan Daerah Surabaya No. 9 Tahun 2012 Pasal 8 Tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir milik pemerintah. Menggunakan tariff flat, dimana sepanjang hari besarnya tariff retribusi parkir di gedung untuk satu kali parkir Rp. 1.500,- (seribu lima ratus rupiah) untuk mobil dan Rp. 1.000,- (seribu rupiah) untuk motor.

Tabel 4.6 Perhitungan Tarif Parkir Menurut Perda Surabaya

No	Kendaraan	Volume Total		Tarif (Rp)	Jumlah		Prosentase		Rata-rata (%)
		Akhir Bulan (kend)	Awal Bulan (kend)		Akhir Bulan (Rp)	Awal Bulan (Rp)	Akhir Bulan (%)	Awal Bulan (%)	
1	Motor	1317	1386	1,000	1,317,000	1,386,000	73%	76%	74%
2	Mobil	321	299	1,500	481,500	448,500	27%	24%	26%
Jumlah					1,798,500	1,834,500			

Sumber: Analisa Penelitian

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut diatas, tarif parkir dilokasi penelitian menurut Perda Surabaya jumlah prosentase pendapatan pada periode awal bulan lebih besar dibandingkan pada periode akhir bulan untuk sepeda motor, sedangkan jumlah prosentase pendapatan pada awal bulan lebih kecil dibandingkan pada periode akhir bulan untuk mobil. Sedangkan prosentase pendapatan tarif sepeda motor lebih besar dibandingkan dengan mobil, hal ini disebabkan karena volume sepeda motor lebih besar.

4.10.5 Luas Lahan Parkir

Berdasarkan hasil survey diketahui luas lahan parkir RSUD Haji Surabaya adalah seluas 6.741 m² dimana 4.790 m² untuk lahan parkir mobil dan 1.951 m² untuk lahan parkir motor. Dengan rincian seperti Tabel 4.32 berikut:

Tabel 4.7 Rincian Luas Lahan Parkir

No	Area Parkir	Luas Area Parkir (m ²)		Luas Area Parkir (%)	
		Motor	Mobil	Motor	Mobil
1	Karyawan	841	1960	43%	41%
2	Umum	1110	2830	57%	59%
Jumlah		1951	4790	100%	100%

Sumber: Analisa Penelitian

Berdasarkan grafik tersebut diketahui bahwa lahan parkir untuk umum lebih luas dibandingkan untuk karyawan, hal ini bertujuan untuk memberikan kenyamanan bagi para pengunjung RSUD Haji Surabaya, disamping itu juga dapat memberikan pemasukan yang cukup besar dari tarif parkir yang diberlakukan, karena dari data yang diperoleh tarif parkir hanya diberlakukan bagi para pengunjung saja, sedangkan bagi para karyawan tarif parkir tidak berlaku (gratis).

V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1. Kesimpulan

Dari hasil analisa dan perhitungan maka dapat diambil kesimpulan :

1. Berdasarkan hasil penelitian diketahui jumlah kendaraan yang parkir saat jam sibuk pada periode akhir bulan tanggal 27 Maret 2014 yaitu: 1349 unit sepeda motor dan 339 unit mobil.

Sedangkan pada periode awal bulan tanggal 3 April 2014 yaitu: 1422 unit sepeda motor dan 327 unit mobil.

2. Karakteristik parkir sepeda motor dan mobil yang terjadi pada jam puncak parkir sepeda motor dan mobil terjadi pada periode awal bulan tanggal 3 April 2014. Saat jam puncak parkir sepeda motor terjadi pada pukul 08.00-08.29 WIB, sedangkan untuk mobil terjadi pada pukul 09.30-09.59 WIB. Sehingga kinerja parkir di RSUD Haji Surabaya untuk saat ini masih bermasalah.

3. Setelah direncanakan perhitungan tarif parkir dengan menggunakan tarif parkir umum/progresif dan tarif berdasarkan Perda Surabaya No. 9 Tahun 2012 Pasal 8 (tentang retribusi tempat khusus parkir). Dapat ditarik kesimpulan bahwa tarif parkir umum/progresif lebih menguntungkan secara materi jika di terapkan di system perparkiran RSUD Haji Surabaya.

4. Dari analisa penelitian diketahui kekurangan SRP (Satuan Ruang Parkir) untuk sepeda motor sebanyak 241 SRP, sedangkan untuk mobil sebanyak 64 SRP. Untuk itu rekomendasi yang dapat diberikan ke pihak pengelola parkir RSUD Haji Surabaya sebaiknya mulai menyiapkan lahan/tempat parkir baru untuk sepeda motor seluas 550 m² dan untuk mobil seluas 1100 m² guna menutupi kekurangan SRP tersebut.

5.2. Rekomendasi

1. Penelitian ini dapat dikembangkan untuk menganalisa standart kebutuhan ruang parkir dengan mengambil objek studi atau pusat kegiatan selain Rumah Sakit, misalnya: pusat perdagangan, pasar swalayan, pasar, sekolah/ perguruan tinggi, tempat rekreasi, hotel/penginapan, perkantoran, gedung pertunjukan, dan gelanggang olah raga.

2. Apabila perkembangan jumlah kendaraan yang parkir di RSUD Haji Surabaya tidak diantisipasi, dikhawatirkan pelayanan terhadap pengunjung akan berkurang dan menjadikan RSUD Haji Surabaya kurang representatif terhadap pelayanan parkir kendaraan yang dapat berakibat berkurangnya pengunjung RSUD Haji Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Perhubungan. 1996. ,“Keputusan Direktur Jendral perhubungan Darat Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir”. Jakarta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998, “Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir.,” Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota. Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum. Jakarta: Menteri Perhubungan
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan. Jakarta: Menteri Perhubungan
- Munawar, Ahmad, 2006, ”Manajemem Lalu Lintas Perkotaan.”, Beta Offset, Jogjakata.
- Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 9 Tahun 2012 tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir. Surabaya: Walikota Surabaya
- Setiawan, Eko, 2014, ”Evaluasi Kinerja Parkir di Universitas Narotama Surabaya”, Universitas Narotama, Surabaya.
- Syaiful Aziz, Muhammad, 2012, ”Analisa Kebutuhan Ruang Parkir pada Kantor Pemerintahan PDAM Surya Sembada Kota Surabaya”, Universitas Narotama, Surabaya.
- Tamin, O. Z, 2000, ”Perencanaan dan Pemodelan Transportasi.” ITB, Bandung.
- Wibowo, Aries, 2010, ”Analisa Kebutuhan Lahan Parkir pada Pembangunan Carrefour Ngagel.”, ITS, Surabaya.