ANALISIS KEBUTUHAN PARKIR PADA KANTOR BANK BRI KANCA PALOPO

DI SUSUN OLEH :

MUH AKBAR RIFAI (19.023.22.201.O44)

ANDIKA SAPUTRA (19.023.22.201. 139)

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS ANDI DJEMMA PALOPO
2020/2021**

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Panyayang, Kami panjatkan puja dan puji syukur atas kehadiran-Nya, yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan inayah-Nya kepada kami, sehingga kami bisa selesaikan makalah TENTANG TERMINAL DAN PERPARKIRAN. Terlepas dari semua itu, Kami menyadari seutuhnya bahwa masih jauh dari kata sempurna baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya. Oleh karena itu, kami terbuka untuk menerima segala masukan dan kritik yang bersifat membangun dari pembaca sehingga kami bisa melakukan perbaikan makalah ini sehingga menjadi makalah yang baik dan benar. Akhir kata kami meminta semoga makalah tentang terminal, memberikan manfaat ataupun inspirasi pada pembaca.

PALOPO, 27 January 2022

Akbar dan Andika

ABSTRAK

Paper ini membahas bagaimana kebutuhan parkir di Bank Bri Kota Palopo. berdasarkan survei parkir yang telah dilakukan. Survei dilakukan selama 4 hari kerja. Paper ini merupakan tugas mata kuliah perencanaan terminal dan perparkiran.yang di berikan oleh dosen kami yaitu Pak Amiruddin Akbar Fisru ST., MT.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kendaraan angkutan umum dalam suatu wilayah. Terminal juga merupakan sarana angkutan yang ramai sekali dengan kegiatan-kegiatan masyarakat. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan barang, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan di umum. Keberadaan terminal berperan dalam menentukan tingkat kinerja dari pelayanan umumnya, maka sudah menjadi kebiasaan seperti, kemacetan, kepadatan kendaraan, ketidak tertiban lalu lintas khususnya kendaraan berjenis angkutan kota atau angkot masyarakat menyebutnya. Angkutan kota atau angkot adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan, tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat dan peraturan yang berlaku di kawasan terminal, sehingga menambah kemacetan dan kepadatan kendaraan di kawasan tersebut akibat angkutan kota yang tidak disiplin. Apalagi pada saat jam-jam tertentu seperti jam masuk kerja, dan pulang kerja, jalanan akan sangat padat dan macet di tambah angkutan kota yang tidak tertib. perhentian yang sudah ditentukan, sama halnya dengan angkutan umum atau angkutan kota khususnya di kawasan terminal angkutan kota Leuwi Panjang, beberapa angkutan kota yang tidak patuh akan tata tertib.

Perparkiran adalah salah satu masalah yang sering sekali dijumpai dalam hal transportasi, terutama dalam penyebab kemacetan yang sedang merajalela di berbagai kota besar yang sedang berkembang, begitupun Indonesia. Perparkiran menjadi fenomena yang mempengaruhi pergerakan kendaraan disaat kendaraan-kendaraan yang mempunyai intensitas pergerakan yang begitu tinggi akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di bahu jalan sehingga menyebabkan kemacetan. Pada umumnya kendaraan yang parkir di pinggir jalan berada di sekitar tempat atau pusat kegiatan seperti : sekolah, kantor, pasar swalayan, pasar tradisional, rumah makan, dan lain-lain. Usaha yang perlu dilakukan untuk menangani masalah perparkiran tersebut, diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup memadai dan pembentukan model lahan parkir yang tepat pada lahan parkir yang tersedia, mengingat kebutuhan akan lahan parkir (demand) dan prasarana yang dibutuhkan (supply) harus seimbang dengan karakteristik perparkiran. Parkir semestinya hanya digunakan untuk memberhentikan kendaraan untuk sementara, tidak dalam waktu lama atau bahkan sehari – hari yang dilakukan. Penggunaan parkir sesuai peraturan yang rapi akan

memudahkan petugas parkir dalam memarkirkan kendaraan. Dapat digaris bawahi bahwa kegiatan parkir tersebut seharusnya tidak mengganggu pergerakan ruang lalu lintas dan juga tidak mengganggu pejalan kaki, tapi pada kenyataannya

Perparkiran yang selama ini berlangsung terutama on street parking sering menghambat pergerakan lalu lintas, sehingga terjadilah kemacetan. Hal ini dikarenakan pemakaian lahan parkir yang tidak seharusnya. Contoh dari pemakaian lahan parkir yang tidak seharusnya adalah karena kendaraan parkir yang tidak diparkirkan dengan benar, kendaraan tidak diparkirkan sesuai dengan posisi parkir yang sudah ditandai dengan marka parkir.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Berapakah kapasitas parkir dan terminal pada badan jalan (on street parking) di Jl. Kartini ?
2. Bagaimanakah dampak penggunaan parkir badan jalan (on street parking) di BANK BRI KANCA PALOPO ?
3. Apakah peraturan parkir badan jalan (on street parking) yang ada di Jalan tentang Perparkiran yang tercantum pada PERDA NO. 16 Th. 2012?

C. TUJUAN

1. Untuk mengetahui apa itu terminal dan perparkiran dalam kehidupan sehari – hari ?
2. Untuk mengetahui seberapa pentingkah terminal dan perparkiran yang ada di setiap kota maupun desa.
3. Menjadikan terminal dan perparkiran sarana agar lalu lintas dapat berjalan dengan baik dan semestinya.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN TERMINAL

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ketujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping itu juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996).

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Terminal terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu berupa:

1. Terminal penumpang,
2. Terminal barang.

1. FUNGSI TERMINAL

Terminal penumpang berfungsi untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan.

Terminal penumpang menurut pelayanannya dikelompokkan dalam 3 (tiga) tipe yaitu berupa:

1. Terminal penumpang tipe A,
 2. Terminal penumpang tipe B, dan
- Terminal penumpang tipe C.

Menurut Departemen Perhubungan (1996), fungsi terminal pada dasarnya dapat dilihat dari 3 (tiga) unsur terkait terminal, yaitu berupa:

1. Penumpang

Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, kios-kios, loket, fasilitas parkir dari kendaraan pribadi dan lain-lain).

2. Pemerintah

Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.

3. Operator Angkutan Umum

Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.

Menurut Departemen Perhubungan (1996), terminal dapat dibedakan berdasarkan jenis angkutan yang digunakan, yaitu berupa:

1. Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah terminal untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang.

2. Terminal Barang/Cargo

Terminal barang/cargo adalah terminal untuk perpindahan (bongkar muat) barang dari moda transport yang satu ke moda transport yang lainnya.

3. Terminal Khusus

Terminal khusus adalah terminal yang dipengaruhi oleh sifat-sifat barang yang diangkut.

4. Terminal Truk

Terminal truk adalah terminal yang sesuai dengan kebutuhannya, dinyatakan dengan jumlah truk yang dapat diparkir atau menunggu dalam satuan waktu.

2. Kebutuhan Fasilitas-Fasilitas Terminal

Adapun kebutuhan luas fasilitas dalam terminal angkutan umum berdasarkan Departemen Perhubungan (1996) dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Kebutuhan luas fasilitas dalam terminal Angkutan umum tipe A

NO	Jenis fasilitas	Tipe A (m persegi)
1	Ruang parkir AKAP	1.120
2	Ruang parkir AKDP	540
3	Ruang parkir Angkutan kota	800
4	Ruang parkir Angkutan desa	900
5	Ruang parkir Angkutan Pribadi	600
6	Ruang servis	500
7	Pompa bensin	500
8	Sirkulasi kendaraan	1.960
9	Bengkel	150
10	Ruang istirahat	50
11	Gedung	25
12	Ruang parkir cadangan	1.980
13	Ruang tunggu	2.625
14	Sirkulasi orang	1.050
15	Kamar mandi	72
16	Kios	1.575
17	Mushollah	72
18	Ruang administrasi	78

19	Ruang pengawas	23
20	Loket	3
21	Peron	4
22	Retribusi	6
23	Ruang informasi	12
24	Ruang P3K	45
25	Ruang perkantoran	150
26	Ruang luar penghijaun	6.653

Klasifikasi Terminal Berdasarkan Tingkat Pelayanan Ada 3 (tiga) jenis terminal dapat dibedakan berdasarkan tingkat pelayanannya, yaitu berupa:

- a. Terminal utama yaitu 50-100 kendaraan/jam,
- b. Terminal madya yaitu 25-50 kendaraan/jam,
- c. Terminal cabang yaitu <25 kendaraan/jam.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang

Terminal Transportasi Jalan, terminal penumpang terdiri dari 2 (dua) jenis tipe yaitu berupa:

1. Terminal Penumpang Tipe A

Terminal penumpang tipe A melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan.

2. Terminal Penumpang Tipe B

penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan.

3. Terminal Penumpang Tipe C

Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan.

B.PERPAKIRAN

1.PENGERTIAN

Parkir adalah lalu lintas berhenti yang ditinggal pengemudi saat mencapai suatu tempat tujuan dengan jangka waktu tertentu. Perilaku pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk memarkir kendaraannya tidak jauh dengan tempat kegiatannya.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), ada beberapa pengertian tentang perparkiran bahwa :

1. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara
2. Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan
3. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu tertentu
4. Fasilitas parkir di badan jalan (on-street parking) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan
5. Fasilitas parkir di luar badan jalan (off-street parking) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir atau gedung parkir.

2. FASILITAS PARKIR

Menurut Joseph Dechiara & Lee Koppelman, 1975 (dalam Ririh Sudiraharjo), fasilitas parkir dan jenis parkir menurut penempatannya, yaitu :

a. Parkir di tepi jalan (on street parking)

Parkir di tepi jalan adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Jenis parkir ini baik untuk pengunjung yang ingin dekat dengan tempat tujuannya.

b. Parkir tidak di tepi jalan (off street parking)

Cara ini menempati pelataran tertentu di luar badan jalan baik di halaman terbuka atau dalam bangunan khusus untuk parkir dan mempunyai pintu

pelayanan masuk untuk mengambil karcis parkir sehingga dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan jangka waktu kendaraan parkir.

Adapun pengaruh besaran ruang parkir adalah sebagai berikut :

1. Ruang bebas kendaraan parkir

Untuk sepeda motor, biasanya ruang bebas arah samping diambil 2 cm dan arah memanjang 20 cm.

2. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dibagi menjadi tiga seperti yang ditunjukkan pada table dibawah ini.

Tabel lebar bukaan pintu kendaraan

Jenis bukaan pintu	Pengguna dan atau Peruntukan fasilitas parkir	Golongan
Pintu depan/belakang Terbuka tahap awal 55 cm	Karyawan/ pekerja Kantor tamu/pengunjung Pusat kegiatan perkantoran Perdagangan,eceran rumah Sakit,bioskop	I
Pintu depan/belakang Terbuka penuh 75 cm	Pengunjung tempat olahraga, Pusat hiburan rekreasi,hotel, Pusat perdagangan eceran Swalayan,rumah sakit,bioskop.	II
Pintu depan terbuka Penuh dan ditambah Untuk pergerakan Kursi roda	Orang cacat	III

1. Penentuan satuan ruang parkir (SRP)

Berdasarkan Tabel 3.1 penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti Tabel 3.2.

Tabel Penentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis kendaraan	SRP (m persegi)
1.a. mobil penumpang untuk Golongan I	2.3 x 5.0
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2.5 x 5.0
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3.0 x 5.0
2.Bus atau truk	3.4 x 12.5
3.Sepeda motor	0.75 x 2.0

Standar Kebutuhan Ruang Parkir :

Standar kebutuhan luas area kegiatan parkir berbeda antara satu dengan yang lain tergantung pada beberapa hal antara lain pelayanan, tarif yang

diberlakukan, ketersediaan ruang parkir, tingkat pemilikan kendaraan bermotor, tingkat pendapatan masyarakat. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal 17 Perhubungan Darat, kegiatan dan standar -standar kebutuhan parkir adalah sebagai berikut :

Kegiatan parkir tetap :

Kegiatan parkir tetap meliputi pusat perdagangan, pusat perkantoran swasta atau pemerintahan, sekolah/ perguruan tinggi, hotel dan tempat penginapan, rumah sakit, pasar swalayan atau pusat perdagangan eceran, dan tempat rekreasi. Kecenderungan kegiatan parkir tetap pada Kawasan Malioboro adalah pasar swalayan atau pusat perdagangan eceran dan tempat rekreasi.

1. Pasar swalayan atau pusat perdagangan eceran

Luas area total 100m	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (srp)	225	250	270	310	350	440	520	600	1050

2. Tempat rekreasi

Luas area total 100m	50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400
Kebutuhan (SRP)	103	109	115	122	146	196	295	494	892

Kegiatan Parkir yang Bersifat Sementara :

Kegiatan parkir bersifat sementara yang durasi parkirnya 1,5 sampai 2 jam saja yang meliputi bioskop/gedung pertunjukan, tempat pertandingan olahraga.

Kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada tabel.

peruntukan	Satuan(SRP untuk mobil Penumpang)	Kebutuhan ruang parkir
Pusat perdagangan <ul style="list-style-type: none"> • Pertokoan • Pasar swalayan • pasar 	SRP / 100 m luas lantai Efektif	3,5 – 7,5
	SRP / 100 m luas lantai Efektif	3,5 – 7,5
	SRP / 100 m luas lantai Efektif	3,5 – 7,5
Pusat perkantoran <ul style="list-style-type: none"> • pelayanan bukan umum • pelayanan umum 	SRP / 100 m luas lantai Efektif	1,5 – 3,5
	SRP / 100 m luas lantai Efektif	1,5 – 3,5
Sekolah Hotel/tempat penginapan dan rumah sakit Bioskop/gedung pertunjukan	SRP/mahasiswa	0,7 – 1,0
	SRP / kamar	0,2 – 1,0
	SRP / tempat tidur	0,2 – 1,3
	SRP / tempat duduk	0,2 – 0,4

Pada perencanaan terminal dan lokasi parkir yang baik adalah yang perencanaan lokasinya secara sistem jaringan mampu berperan dalam melancarkan pergerakan sistem transportasi secara keseluruhan, dengan demikian perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu (Fisu, 2018). Perencanaan sistem angkutan yang dibuat tanpa pertimbangan matang akan berdampak pada pola pergerakan, arus lalu lintas perkotaan, bahkan hingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Fisu, 2019)

BAB III

PEMBAHASAN

1. LOKASI PENGAMATAN (BANK BRI KANCA PALOPO)

Desripsi : BANK RAKUYAT INDONESIA (BRI) pertama kali didirikan di Purwokerto Hindia Belanda pada tanggal 16 Desember 1895 oleh Raden Bei Aria Wirjaatmadja. PT Bank Rakyat Indonesia (persero), Tbk ini berpusat di Jakarta, Indonesia

Kantor Bank Rakyat Indonesia(BRI) di kota Palopo, Sulawesi Selatan. Malayani pembukaan BRI internet banking atau internet banking BRI, pengaktifan BRI mobile banking, daftar BRI internet banking, sms banking BRI dan m-banking. Layanan lainnya juga mencakup kredit bank BRI dan simpan pinjam di bank BRI

2. KONDISI PARKIRAN (BANK BRI KENCANA PALOPO)

DOCUMENTASI PENGAMBILAN DATA SURVEY KENDARAAN

3. HASIL SURVEY SELAMA 4 HARI

HARI KERJA/ TGL 14 DESEMBER 2021						
JAM			MOBIL		MOTOR	
			MASUK	KELUAR	MASUK	KELUAR
BARU SAMPAI			2	0	8	0
6:30	—	6:45	1	0	10	0
6:45	—	7:00	1	0	10	0
7:00	—	7:15	2	0	14	5
7:15	—	7:30	7	1	18	10
7:30	—	7:45	5	2	13	11
7:45	—	8:00	2	2	12	14
8:00	—	8:15	3	1	21	12
8:15	—	8:30	2	1	21	20
8:30	—	8:45	2	2	23	15
8:45	—	9:00	3	2	18	20
9:00	—	9:15	2	3	28	27
9:15	—	9:30	2	4	25	21
9:30	—	9:45	6	2	25	30
9:45	—	10:00	5	7	22	22
10:00	—	10:15	5	4	19	25
10:15	—	10:30	4	5	21	18
10:30	—	10:45	2	3	18	19
10:45	—	11:00	5	3	27	17
11:00	—	11:15	0	4	15	19
11:15	—	11:30	2	0	26	27
11:30	—	11:45	1	1	36	32
11:45	—	12:00	4	8	13	34
12:00	—	12:15	3	2	10	20
12:15	—	12:30	2	1	16	31
12:30	—	12:45	1	6	20	15
12:45	—	13:00	1	3	13	19
13:00	—	13:15	5	3	23	26
13:15	—	13:30	7	5	38	31
13:30	—	13:45	12	8	30	10
13:45	—	14:00	7	3	41	14
14:00	—	14:15	5	4	35	11
14:15	—	14:30	6	4	26	19
14:30	—	14:45	2	3	19	21
14:45	—	15:00	2	1	15	11
15:00	—	15:15	3	1	21	16
15:15	—	15:30	4	2	21	19
15:30	—	15:45	0	1	15	17
15:45	—	16:00	7	4	21	18
16:00	—	16:15	4	5	28	22
16:15	—	16:30	3	2	25	27
16:30	—	16:45	1	0	30	25
16:45	—	17:00	3	2	26	19

HARI KERJA/ TGL 15 DESEMBER 2021						
JAM			MOBIL		MOTOR	
			MASUK	KELUAR	MASUK	KELUAR
BARU SAMPAI			6	0	6	0
6:30	—	6:45	0	0	1	2
6:45	—	7:00	2	1	1	6
7:00	—	7:15	3	0	10	3
7:15	—	7:30	9	4	12	9
7:30	—	7:45	1	3	20	5
7:45	—	8:00	3	4	6	13
8:00	—	8:15	5	3	22	11
8:15	—	8:30	0	2	18	0
8:30	—	8:45	1	2	19	12
8:45	—	9:00	2	3	21	9
9:00	—	9:15	3	2	16	18
9:15	—	9:30	1	1	10	10
9:30	—	9:45	5	4	11	15
9:45	—	10:00	1	2	18	10
10:00	—	10:15	4	2	9	18
10:15	—	10:30	3	5	12	9
10:30	—	10:45	5	2	11	15
10:45	—	11:00	4	2	5	17
11:00	—	11:15	7	3	22	18
11:15	—	11:30	7	3	16	11
11:30	—	11:45	2	5	18	11
11:45	—	12:00	3	1	12	15
12:00	—	12:15	1	1	6	4
12:15	—	12:30	0	0	9	10
12:30	—	12:45	2	4	11	6
12:45	—	13:00	6	3	30	14
13:00	—	13:15	3	4	19	16
13:15	—	13:30	2	2	15	15
13:30	—	13:45	4	3	14	11
13:45	—	14:00	2	2	21	17
14:00	—	14:15	2	1	25	10
14:15	—	14:30	4	2	26	16
14:30	—	14:45	4	6	9	10
14:45	—	15:00	3	0	14	12
15:00	—	15:15	2	2	9	7
15:15	—	15:30	0	1	8	7
15:30	—	15:45	1	0	4	8
15:45	—	16:00	3	4	9	4
16:00	—	16:15	1	1	15	13
16:15	—	16:30	5	2	10	12
16:30	—	16:45	1	4	11	10
16:45	—	17:00	1	2	4	12

HARI KERJA/ TGL 16 DESEMBER 2021						
JAM			MOBIL		MOTOR	
			MASUK	KELUAR	MASUK	KELUAR
BARU SAMPAI			6	0	9	0
6:30	—	6:45	0	0	2	0
6:45	—	7:00	1	0	5	0
7:00	—	7:15	4	2	11	6
7:15	—	7:30	8	2	20	12
7:30	—	7:45	3	3	5	5
7:45	—	8:00	1	2	10	6
8:00	—	8:15	1	1	10	8
8:15	—	8:30	1	1	10	7
8:30	—	8:45	4	1	14	14
8:45	—	9:00	4	1	19	15
9:00	—	9:15	7	4	14	15
9:15	—	9:30	4	5	7	14
9:30	—	9:45	5	2	12	10
9:45	—	10:00	4	5	15	16
10:00	—	10:15	6	3	18	16
10:15	—	10:30	5	3	11	12
10:30	—	10:45	1	1	24	18
10:45	—	11:00	2	9	12	14
11:00	—	11:15	5	3	10	14
11:15	—	11:30	3	1	18	16
11:30	—	11:45	4	3	12	12
11:45	—	12:00	1	3	5	7
12:00	—	12:15	1	3	17	10
12:15	—	12:30	2	0	1	5
12:30	—	12:45	2	0	8	5
12:45	—	13:00	3	2	6	6
13:00	—	13:15	3	1	10	6
13:15	—	13:30	4	2	20	9
13:30	—	13:45	4	2	15	13
13:45	—	14:00	2	4	12	10
14:00	—	14:15	5	1	17	8
14:15	—	14:30	5	1	15	12
14:30	—	14:45	3	4	13	5
14:45	—	15:00	2		10	12
15:00	—	15:15	3	5	8	8
15:15	—	15:30	2	2	6	6
15:30	—	15:45	1	1	3	2
15:45	—	16:00	4	2	4	5
16:00	—	16:15	2	4	20	20
16:15	—	16:30	5	3	9	12
16:30	—	16:45	1	3	3	10
16:45	—	17:00	1	4	2	16

HARI KERJA/ TGL 17 DESEMBER 2021						
JAM			MOBIL		MOTOR	
			MASUK	KELUAR	MASUK	KELUAR
BARU SAMPAI			5	0	4	0
6:30	—	6:45	2	1	9	6
6:45	—	7:00	3	1	8	6
7:00	—	7:15	2	2	8	7
7:15	—	7:30	3	2	6	5
7:30	—	7:45	1	1	5	5
7:45	—	8:00	0	1	8	4
8:00	—	8:15	0	3	13	6
8:15	—	8:30	2	2	11	8
8:30	—	8:45	0	2	14	13
8:45	—	9:00	2	2	13	11
9:00	—	9:15	2	0	12	11
9:15	—	9:30	1	2	17	9
9:30	—	9:45	5	2	17	11
9:45	—	10:00	3	1	17	15
10:00	—	10:15	5	1	17	8
10:15	—	10:30	1	3	10	11
10:30	—	10:45	2	1	10	9
10:45	—	11:00	1	1	9	10
11:00	—	11:15	2	2	10	9
11:15	—	11:30	0	1	9	8
11:30	—	11:45	2	1	9	9
11:45	—	12:00	0	2	7	10
12:00	—	12:15	0	1	5	12
12:15	—	12:30	1	1	6	9
12:30	—	12:45	1	1	6	6
12:45	—	13:00	2	1	8	5
13:00	—	13:15	1	1	10	5
13:15	—	13:30	3	1	6	5
13:30	—	13:45	2	1	7	5
13:45	—	14:00	2	2	8	5
14:00	—	14:15	3	2	8	7
14:15	—	14:30	4	5	10	9
14:30	—	14:45	4	5	18	17
14:45	—	15:00	4	4	8	9
15:00	—	15:15	2	1	5	5
15:15	—	15:30	4	1	6	7
15:30	—	15:45	1	2	5	6
15:45	—	16:00	1	1	5	6
16:00	—	16:15	2	2	7	8
16:15	—	16:30	3	4	7	15
16:30	—	16:45	2	3	6	18
16:45	—	17:00	1	2	5	12

HASIL SURVEY / 1 JAM

HARI KERJA/HARI PERTAMA				
waktu	mobil		motor	
	masuk	keluar	masuk	kluar
Terparkir	2	0	8	0
6.30—7.00	1	0	10	0
7.00—8.00	16	5	57	40
8.00—9.00	10	6	83	67
9.00—10.00	15	16	100	100
10.00—11.00	16	15	85	79
11.00—12.00	7	13	90	112
12.00—13.00	7	12	59	85
13.00—14.00	31	19	132	81
14.00—15.00	15	12	95	62
15.00—16.00	14	8	78	70
16.00—17.00	11	9	109	93
Total	145	115	906	789

HARI KERJA/HARI KEDUA				
waktu	mobil		motor	
	masuk	keluar	masuk	kluar
Terparkir	6	0	6	0
6.30—7.00	2	1	2	8
7.00—8.00	16	11	48	30
8.00—9.00	8	10	80	32
9.00—10.00	10	9	55	53
10.00—11.00	16	11	37	59
11.00—12.00	19	12	68	55
12.00—13.00	9	8	56	34
13.00—14.00	11	11	69	59
14.00—15.00	13	9	74	48
15.00—16.00	6	7	30	26
16.00—17.00	8	9	40	47

13.00—14.00

11.00—12.00

Analisis : Pada hari pertama jam tersibuk kendaraan berada pada pukul 13.00 – 14.00. dimana motor yang terparkir ada sejumlah 132 motor , 31 mobil sedangkan yang keluar ada 81 motor dan 19 mobil.

Analisis : Pada hari kedua jam tersibuk kendaraan berada pada jam 11.00 – 12.00 dimana motor yang terparkir ada 68 motor,19 mobil.sedangkan yang keluar pada jam tersebut ada 55 motor dan 12 mobil.

HASIL SURVEY / 1 JAM

HARI KERJA/HARI KETIGA					HARI KERJA/HARI KEEMPAT				
waktu	mobil		motor		waktu	mobil		motor	
	masuk	keluar	masuk	kluar		masuk	keluar	masuk	kluar
Terparkir	6	0	9	0	Terparkir	5	0	4	0
6.30—7.00	1	0	7	0	6.30—7.00	5	2	17	12
7.00—8.00	16	9	46	29	7.00—8.00	6	6	27	21
8.00—9.00	10	4	53	44	8.00—9.00	4	9	51	38
9.00—10.00	20	16	48	55	9.00—10.00	11	5	63	46
10.00—11.00	14	16	65	60	10.00—11.00	9	6	46	38
11.00—12.00	13	10	45	49	11.00—12.00	4	6	35	36
12.00—13.00	8	5	32	26	12.00—13.00	4	4	25	32
13.00—14.00	13	9	57	38	13.00—14.00	8	5	31	20
14.00—15.00	15	6	55	37	14.00—15.00	15	16	44	42
15.00—16.00	10	10	21	21	15.00—16.00	8	5	21	24
16.00—17.00	9	14	34	58	16.00—17.00	8	11	25	53

10.00—11.00

Kategori	Persentase
mobil masuk	9%
mobil keluar	10%
motor masuk	42%
motor keluar	39%

9.00—10.00

Kategori	Persentase
mobil masuk	9%
mobil keluar	4%
motor masuk	50%
motor keluar	37%

Analisis : Pada hari ketiga jam tersibuk kendaraan berada pada jam 10.00 – 11.00. dimana motor yang terparkir ada sejumlah 65 motor , 14 mobil sedangkan yang keluar ada 60 motor dan 16 mobil.

Analisis : Pada hari keempat jam tersibuk kendaraan berada pada pukul 09.00 – 10.00 dimana motor yang terparkir ada 63 motor, 11 mobil. sedangkan yang keluar pada jam tersebut ada 46 motor dan 5 mobil.

Analisis kebutuhan parkir :

- masih minimnya luas parkir. mengapa di katakan demikian karena masih ada saja mobil yang kesulitan mencari tempat paker dan terkadang mobil harus memutar menuju tempat parkir motor untuk keluar

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

- Dari hasil pengamatan survey yang kami lakukan selama 4 hari kerja, kondisi parkir yang berada pada kantor Pt Bank BRI KANCANA Palopo kondisi parkirnya sudah memenuhi karna area parkirnya kendaraan roda dua dan empat sudah dipisahkan sehingga mempermudah pengunjung dan karyawan juga sudah memiliki tempat parkir tersendiri, keamanannyapun cukup terjamin dilihat dari adanya beberapa petugas polisi, satpam, dan beberapa cctv yang terpasang

B. SARAN

- Mungkin saran dari saya tempat satpamnya dan dipintu masuk ATM nya ditambahi kanopi atau sesuatu untuk melindungi terik matahari di sore hari

DAFTAR PUSTAKA

- Fisu, A. A. (2018). Analisis Lokasi Pada Perencanaan Terminal Topoyo Mamuju Tengah. PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik, 3(1), 1-12.
- Fisu, A. A. (2019). Tinjauan Kecelakaan lalu Lintas Antar Wilayah Pada Jalan Trans Provinsi Sulawesi Selatan. PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-ilmu Teknik, 4(1), 53-65.
- Jpg Google Earth Pro. Lokasi Bank Bri Kota Palopo. MAPS : Google Earth Pro
- Morlok, E. K, (1995). Pengantar teknik dan Perencanaan Transportasi, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Tamin, OZ., (2000), Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi Kedua, Penerbit ITB, Bandung
- Black, J,A. (1981), *Urban Transport Planning : Theory ad Practice*, London, Croom Helm
- Sugiyono, (2007), Statistik Untuk Penelitian, Edisi Sepuluh, Penerbit CV, Alfabeta, Bandung
- Ortuzar, J.D. dab wilummsen,. LG., (1994), *Modelling Transport Second Edittion*, Jhon Wiley and Sons Ltd, London
- Sulistiyo, W, (2006), Bangkitan Pergerakan ojeg di Perumahan Bumi Abadi Praja Kabupaten Subang, Bandung, Institut Teknologi Nasional Bandung.
- Fatabesa, Y. G.(2017). Pemodelan Bangkitan Pergerakan Berdasarkan Parameter Sosial Ekonomi di Jawa Barat, Bandung , Institut Teknologi Nasional Bandung.
- Adri, M.R.R., (2014), Pemodelan Bangkitan Pergerakan Lalu Lintas Mahasiswa Pada Zona Pendidikan Akademi Keperawatan Di Kota Makassar, Universitas Hasanuddin Makassar
- Wahyuningsih A. R., Riyanto A., Musnawar A.,(2013), Analisi Bangkitan dan Tarikan Perjalanan, Universitas Muhammadiyah Jakarta