



ANALISIS FASILITAS PARKIR OBJEK WISATA GOA GONG PACITAN

SULISTIANI¹ & AHMAD MUNAWAR²

¹Mahasiswa Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada (sulismadiyo@gmail.com)

²Dosen Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada ([✉ munawar@ugm.ac.id](mailto:munawar@ugm.ac.id))

Naskah diterima : 1 Januari 2018. Disetujui: 16 Maret 2018. Diterbitkan : 1 Juli 2018

ABSTRAK

Kabupaten Pacitan dikenal dengan “Kota 1001 Goa” dan salah satu ikonnya adalah Goa Gong. Ketersediaan fasilitas parkir yang memadai merupakan salah satu faktor yang menentukan tingkat kunjungan wisatawan. Bertambahnya jumlah wisatawan berpengaruh terhadap volume parkir. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi fasilitas parkir di Objek Wisata Goa Gong dan memberikan alternatif penanganan masalah fasilitas parkir dan aksesibilitas untuk pengembangan Objek Wisata Goa Gong. Data primer diperoleh dengan melakukan survei lapangan yang dilaksanakan pada hari Sabtu dan Minggu, berupa data nomor plat kendaraan, waktu kendaraan masuk dan waktu kendaraan keluar area parkir. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait berupa data volume parkir tahun 2011-2016. Prediksi volume parkir tahun 2022 dilakukan dengan metode regresi berdasarkan data volume parkir tahun 2011-2016. Berdasarkan hasil analisis data, indeks parkir rata-rata di area parkir Objek Wisata Goa Gong tidak terlalu tinggi, tetapi pada jam-jam tertentu indeks parkir mencapai lebih dari 70 %. Jika indeks parkir lebih dari 70 %, pengguna parkir akan kesulitan dalam memperoleh ruang parkir. Hasil prediksi volume parkir pada tahun 2022 mencapai 20868 kendaraan untuk sepeda motor, 19776 kendaraan untuk mobil, dan 6120 untuk bus. Prioritas penanganan masalah adalah penambahan kapasitas parkir termasuk penyediaan fasilitas pendukung lainnya, misalnya pemisahan pintu masuk dan keluar area parkir, pemasangan mesin/pintu parkir otomatis pada pintu masuk dan keluar area parkir, pembuatan zebra cross serta penyediaan angkutan untuk wisata. Penerapan manajemen parkir dan penegakan peraturan yang tegas juga diperlukan dalam upaya pengembangan Objek Wisata Goa Gong.

Kata kunci : Fasilitas Parkir, *Off Street Parking*, Alternatif Solusi, Goa Gong, Pacitan

1. PENDAHULUAN

Kabupaten Pacitan dikenal dengan “Kota 1001 Goa” dan salah satu ikonnya adalah Goa Gong. Goa Gong termasuk dalam kawasan bentang alam karst, Global Geopark Network (GGN) UNESCO, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN). Ketersediaan fasilitas parkir yang memadai merupakan salah satu faktor yang menentukan meningkatnya kunjungan wisatawan.

Jumlah Wisatawan di Objek Wisata Goa Gong cenderung mengalami peningkatan. Peningkatan jumlah wisatawan akan berpengaruh terhadap peningkatan volume parkir di objek wisata Goa Gong, sehingga perlu dilakukan evaluasi terhadap fasilitas parkir.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi fasilitas parkir di Objek Wisata Goa Gong dan memberikan alternatif penanganan masalah fasilitas parkir dan aksesibilitas untuk pengembangan Objek Wisata Goa Gong.

Aktivitas suatu pusat kegiatan akan menimbulkan aktivitas parkir kendaraan. Bangkitan parkir akan menimbulkan masalah antara lain kendaraan yang tidak dapat tertampung oleh fasilitas parkir yang tersedia, akan meluap ke badan jalan sedangkan jika tidak tersedia fasilitas parkir maka kendaraan secara otomatis memanfaatkan badan jalan untuk parkir. Hal ini akan mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas (Munawar, 2005).

Tinggi-rendahnya dampak pusat kegiatan terhadap lalu lintas dipengaruhi oleh (Munawar, 2009):

- a. Bangkitan dan tarikan perjalanan oleh pusat kegiatan;
- b. Menarik-tidaknya suatu pusat kegiatan;
- c. Tingkat kelancaran lalu lintas pada jaringan jalan yang ada;
- d. Prasarana jalan disekitar pusat kegiatan;
- e. Kompetisi beberapa pusat kegiatan yang berdekatan.

Tempat parkir merupakan salah satu bagian dari sekian banyak prasarana transportasi. Keterbatasan penyediaan prasarana transportasi khususnya tempat parkir, memaksa badan jalan dijadikan sebagai tempat parkir, sehingga terjadi kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas berawal dari hambatan, delay, stagnasi yang terjadi pada lajur lalu lintas (Supriatna, 2008)

Aktivitas sisi jalan yang tinggi dapat menimbulkan gangguan terhadap pergerakan arus lalu lintas. Konflik yang terjadi seperti tundaan mempunyai potensi menyebabkan terjadinya kemacetan. Kemacetan dapat menurunkan tingkat keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan, menurunkan kecepatan perjalanan, menambah waktu perjalanan dan naiknya biaya operasi kendaraan. Semakin tinggi aktivitas sisi jalan, kapasitas jalan makin rendah dan nilai derajat kejenuhan tinggi (Asih dan Muthohar, 2012).

Permasalahan Area parkir merupakan suatu fenomena yang patut untuk ditelaah. Kebutuhan lahan parkir menjadi suatu keutamaan ketika lahan yang tersedia tidak mencukupi untuk menampung kendaraan yang memasuki area parkir. Adanya evaluasi ini diharapkan memberikan suatu alternatif pemecahan masalah terhadap permasalahan kebutuhan lahan parkir (Nabal, 2014).

Ruang parkir yang belum mencukupi untuk menampung kendaraan wisatawan yang parkir perlu ditentukan berapa besar kebutuhan ruang parkir di kawasan objek wisata serta perlu adanya penataan parkir karena pada jam tertentu perparkiran di kawasan objek wisata sangat padat (Rhamadhani, dkk., 2017)

Parkir di pinggir jalan merupakan salah satu masalah pokok lalu lintas yang dapat menimbulkan masalah kemacetan lalu lintas. Durasi parkir yang lama menurunkan kapasitas ruang parkir, alternatif penanganan masalah ini adalah dengan diberlakukannya tarif parkir progresif dan pembatasan waktu parkir (Munawar, 2003).

Menurut Gani, dkk (2014), saat kendaraan melakukan manuver keluar dari parkir badan jalan menyebabkan gangguan terhadap karakteristik lalu lintas di ruas jalan yang ditunjukkan oleh meningkatnya kepadatan dan buruknya kinerja jalan saat ada manuver parkir dibandingkan saat tidak ada manuver parkir badan jalan. Kapasitas Jalan mengalami penurunan akibat adanya kegiatan parkir badan jalan, kapasitas saat tidak ada parkir badan jalan (off street parking). Adanya manuver parkir di badan jalan juga mengurangi kecepatan lalu lintas dan penambahan waktu tempuh kendaraan. Alternatif solusi untuk menyelesaikan masalah pada jalan yaitu maksimal parkir badan jalan hanya diperbolehkan satu baris dan tidak memperbolehkan kegiatan parkir badan jalan di ruas jalan.

Tingginya nilai hambatan samping pada suatu ruas jalan akan menyebabkan penurunan pada kinerja jalan. Besarnya hambatan samping sangat berpengaruh terhadap kapasitas ruas jalan dan kecepatan kendaraan. Tingkat kinerja jalan dengan nilai derajat kejenuhan yang tinggi memerlukan solusi penanganan seperti pengadaan lahan parkir, pengadaan trotoar, peninjauan kembali letak pintu masuk keluar pusat kegiatan serta kesadaran bersama pengguna jalan untuk tertib dan taat saat berkendara (Syaputra, dkk, 2015)

2. LANDASAN TEORI

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) menyatakan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara, sedangkan berhenti adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara, dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya.

Perhitungan kebutuhan parkir dapat diperoleh dengan perhitungan akumulasi parkir, durasi parkir, pergantian parkir (*parking turnover*) dan indeks parkir. Adapun perhitungan yang digunakan dalam analisis kebutuhan parkir adalah sebagai berikut (Munawar, 2004).

2.1. Akumulasi Parkir

Akumulasi Parkir : Jumlah kendaraan yang di parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Perhitungan akumulasi parkir dapat menggunakan persamaan :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x \quad (1)$$

dimana,

E_i = Entry (kendaraan yang masuk lokasi)

E_x = Exit (kendaraan yang keluar lokasi)

Kendaraan parkir yang sudah ada sebelum pengamatan maka banyaknya kendaraan yang telah parkir dijumlahkan dalam harga akumulasi parkir yang telah dibuat, sehingga persamaan di atas menjadi :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \quad (2)$$

2.2. Durasi Parkir

Durasi parkir : rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat (dalam satuan menit atau jam). Nilai durasi parkir diperoleh dengan persamaan :

$$\text{Durasi} = E_{\text{time}} - E_{\text{time}} \quad (3)$$

dimana,

Extime = waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir.

Entime = waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir

2.3. Turnover parkir

Turnover parkir adalah tingkat penggunaan ruang parkir. Turnover diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang-ruang parkir untuk suatu periode tertentu, melalui persamaan :

$$\text{Tingkat Turnover} = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Ruang Parkir yang tersedia}} \quad (4)$$

2.4. Indeks Parkir

Indeks parkir adalah ukuran untuk menyatakan penggunaan jalan dan dinyatakan dalam presentasi ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir. Besarnya indeks parkir diperoleh dengan persamaan :

$$\text{Tingkat Turnover} = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Ruang Parkir yang tersedia}} \quad (5)$$

2.5. Rata-rata durasi parkir

Rata-rata durasi parkir dihitung dengan:

$$\text{Tingkat Turnover} = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Ruang Parkir yang tersedia}} \quad (6)$$

dimana,

D = rata-rata durasi parkir kendaraan

di = durasi kendaraan ke-i (i dari kendaraan ke-i hingga ke-n)

2.6. Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan

Menggunakan rumus:

$$Z = \frac{Y \cdot D}{T} \quad (7)$$

dimana,

Z = Ruang parkir yang dibutuhkan (unit)

Y = Jumlah kendaraan parkir dalam satu waktu

D = Rata-rata durasi parkir (jam)

T = Lama survei (jam)

3. METODOLOGI

Pada penelitian ini, terdapat beberapa tahap dalam pelaksanaan penelitian. Berikut ini merupakan penjelasan dari setiap tahapnya.

3.1. Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan dilakukan untuk menentukan titik lokasi petugas survei dalam melakukan observasi serta menentukan waktu dilakukannya observasi. Pelaksanaan survei pendahuluan dilakukan untuk mengantisipasi dan menyiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan dalam tahap observasi sehingga memudahkan dalam pelaksanaan observasi.

3.2. Survei/Observasi

Observasi parkir dilakukan untuk kendaraan parkir off street parking. Observasi parkir dilakukan pada akhir pekan (Sabtu dan Minggu) selama jam buka objek wisata (08.00 – 17.00 WIB), dengan pertimbangan pada waktu akhir pekan sering terjadi *on street parking*, yang mengindikasikan bahwa kapasitas ruang parkir tidak mencukupi. Data yang diperoleh berupa data nomor plat kendaraan, waktu kendaraan masuk dan waktu kendaraan keluar area parkir. Pencatatan data parkir di area parkir dilakukan dengan menempatkan surveyor di pintu keluar-masuk area parkir.

3.3. Pengolahan Data

Pengolahan data lain berupa perhitungan kebutuhan parkir di kawasan Goa Gong, yang berupa akumulasi parkir, durasi, pergantian parkir (parking turnover) kapasitas dan indeks parkir. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut kemudian dicarikan alternatif penanganan terhadap masalah yang terjadi. Prediksi volume parkir pada tahun 2022 dilakukan dengan metode regresi berdasarkan data volume parkir tahun 2011-2016 untuk masing-masing jenis kendaraan.

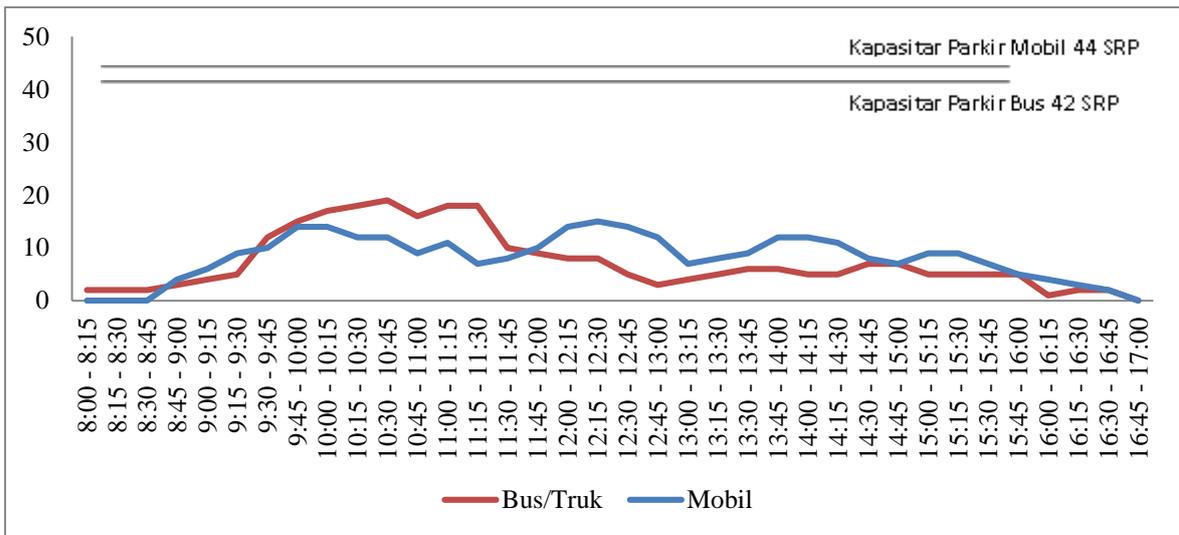
4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Jumlah kendaraan yang di parkir di area parkir selama waktu survei (9 jam) dari jam 08.00-17.00 WIB pada hari Sabtu dan hari Minggu, untuk mobil dan bus/truk mengalami fluktuasi setiap waktu. Data akumulasi parkir dapat dilihat pada Tabel 1. dan grafik akumulasi parkir di area parkir dapat dilihat pada Gambar 1. dan Gambar 2.

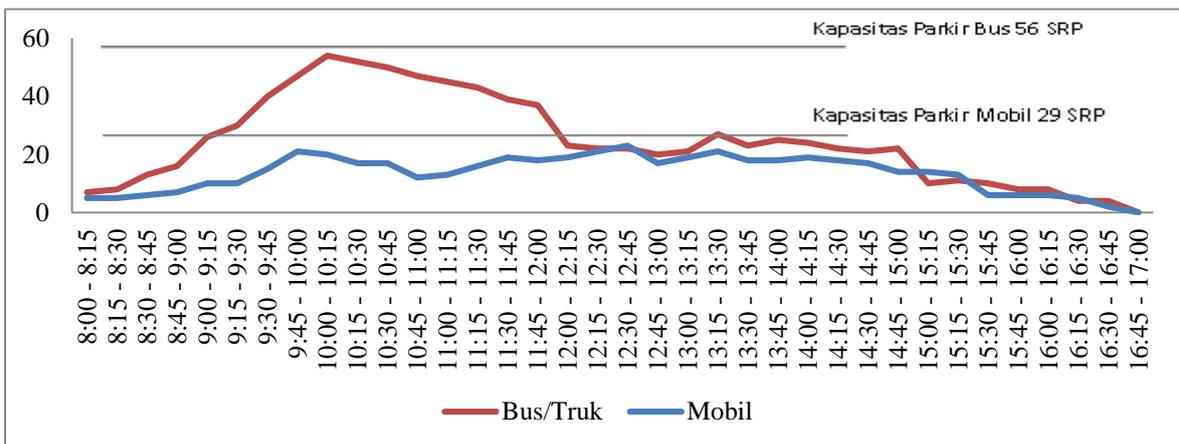
Pada hari Sabtu akumulasi tertinggi untuk bus/truk terjadi pada pukul 10.30-10.45 WIB dengan akumulasi kendaraan sebanyak 19 kendaraan, untuk mobil terjadi pada pukul 12.15-12.30 WIB dengan akumulasi kendaraan sebanyak 15 kendaraan. Pada hari Minggu akumulasi tertinggi untuk bus/truk terjadi pada pukul 10.00-10.15 WIB dengan akumulasi kendaraan sebanyak 53 kendaraan, untuk mobil terjadi pada pukul 12.30-12.45 WIB dengan akumulasi kendaraan sebanyak 23 kendaraan.

Tabel 1. Akumulasi Kendaraan Parkir

Akumulasi Parkir	Mobil		Bus/Truk	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Total	294	487	264	837
Maksimal	15	23	19	53
Minimal	0	0	0	0
Rerata	8,17	13,53	7,33	23,25



Gambar 1. Grafik Fluktuasi Akumulasi Kendaraan pada Hari Sabtu



Gambar 2. Grafik Fluktuasi Akumulasi Kendaraan pada Hari Minggu

Salah satu faktor penyebabnya karena pada hari Sabtu sebagian masyarakat ada yang belum libur dan pada hari Minggu hampir semua masyarakat sudah libur, sehingga kesempatan untuk berwisata pada hari Minggu menjadi lebih besar. Akumulasi yang tinggi terjadi pada saat pagi menjelang siang ini karena wisatawan banyak yang berasal dari luar Kabupaten Pacitan dan dari Provinsi lain seperti Jawa Tengah dan DI Yogyakarta, sehingga wisatawan akan sampai ke lokasi Objek Wisata Goa Gong pada jam tersebut karena jarak tempuh yang relatif jauh sehingga waktu yang relatif lama untuk mencapai lokasi objek wisata. Faktor penyebab lain adalah karena lokasi Objek Wisata Goa Gong yang merupakan pintu gerbang objek wisata lainnya yang lokasinya paling awal dilalui, sehingga wisatawan akan berwisata terlebih dahulu ke Objek Wisata Goa Gong, setelah itu wisatawan akan melanjutkan wisatanya ke objek wisata lainnya yang letaknya berdekatan atau aksesnya searah dengan Objek Wisata Goa Gong, misalnya saja Pantai Klayar, Sungai Maron, Pantai Buyutan dan Pantai Banyu Tibo.

Durasi parkir untuk mobil cenderung lebih kecil daripada durasi parkir untuk bus/truk, karena area parkir untuk mobil dan bus/truk walaupun pada 1 lokasi, tetapi mobil akan lebih mudah menjangkau area parkir dibandingkan dengan bus/truk. Kondisi pintu keluar masuk

area parkir yang sempit dan pintu keluar masuk yang menjadi satu, serta adanya belokan dan gradien yang besar menyulitkan kendaraan besar seperti bus untuk menjangkau area parkir. Durasi parkir juga akan menentukan tingkat kinerja fasilitas parkir, dimana jika durasi parkir tinggi akan cenderung menyebabkan kinerja fasilitas parkir. Durasi parkir yang tinggi akan menyebabkan tingkat turnover yang rendah, yang berarti suatu ruang parkir tidak dapat digunakan secara optimal dengan adanya pergantian penggunaan ruang parkir tersebut, oleh karena itu dalam salah satu manajemen parkir adalah dengan pembatasan durasi parkir yaitu dengan penerapan tarif parkir progresif atau dengan perbedaan tarif parkir berdasarkan pengaturan waktu parkir, dimana pada saat fasilitas parkir padat maka tarif parkir dinaikkan dan sebaliknya, sehingga akumulasi kendaraan parkir dapat terdistribusi secara merata. Data durasi parkir dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Durasi Maksimal, Durasi Minimal dan Durasi Rata-rata

Durasi Parkir	Mobil		Bus/Truk	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Durasi Maksimal	3:54:00	4:04:00	5:40:00	5:54:00
Durasi Minimal	0:02:00	0:04:00	0:09:00	0:02:00
Durasi Rerata	1:24:20	1:26:16	2:00:13	1:53:55

Volume kendaraan parkir antara hari Sabtu dan Minggu kondisinya sangat berbeda. Salah satu faktor yang mempengaruhi adalah jumlah wisatawan itu sendiri dimana pada hari Sabtu jumlah wisatawan hanya 560 orang sedangkan pada hari Minggu jumlah wisatawan melonjak tajam dengan jumlah 2765 orang. Tabel volume parkir, kapasitas parkir, turnover parkir, indeks parkir rerata dan indeks parkir maksimal dapat dilihat pada Tabel 3.

Faktor yang mempengaruhi turnover parkir adalah volume parkir, kapasitas parkir dan durasi parkir. Tingginya volume kendaraan parkir yang tidak diimbangi dengan besarnya kapasitas parkir dapat menyebabkan turnover parkir menjadi lebih tinggi. Perbedaan kapasitas parkir untuk mobil dan bus/truk pada hari Sabtu dan Minggu disebabkan karena pada hari Minggu area parkir diutamakan untuk bus/truk, sedangkan untuk mobil yang tidak dapat tertampung di area parkir akan diarahkan untuk parkir di badan jalan.

Tabel 3. Volume, Kapasitas, Turnover, Indeks Parkir Rerata dan Indeks Parkir Maksimal

Elemen Parkir	Mobil		Bus/truk	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Volume Parkir (kend)	52	84	33	110
Kapasitas Parkir (SRP)	44	29	42	56
Turnover Parkir	1,18	2,90	0,79	1,96
Indeks Parkir Rerata (%)	18,56	46,65	17,46	41,52
Indeks Parkir Maksimal (%)	34,09	79,31	45,24	94,64

Indeks parkir yang tinggi menjadi salah satu indikasi kinerja fasilitas parkir, semakin tinggi indeks parkir mengindikasikan kinerja fasilitas parkir yang semakin buruk dan sebaliknya. Tingginya indeks parkir ini menggambarkan bahwa ketersediaan kapasitas ruang parkir yang jauh lebih kecil dibandingkan jumlah volume kendaraan yang parkir. Indeks parkir rata-rata di pelataran parkir Objek Wisata Goa Gong secara umum tidak terlalu tinggi, tetapi pada jam-jam tertentu indeks parkir mencapai lebih dari 70 %, dimana di saat indeks parkir lebih dari 70 % wisatawan akan kesulitan dalam memarkir kendaraannya sehingga akan menurunkan tingkat kenyamanan wisatawan.

Keterbatasan kapasitas fasilitas parkir juga akan menurunkan kenyamanan wisatawan. Hal ini terjadi karena wisatawan akan memerlukan waktu yang lebih lama dalam memperoleh ruang parkir selain itu jarak ruang parkir juga akan semakin jauh terhadap lokasi Objek Wisata Goa Gong, sehingga memaksa wisatawan untuk berjalan lebih jauh untuk mencapai lokasi objek wisata. Faktor keamanan dan keselamatan parkir juga akan menurun dengan adanya ketersediaan fasilitas parkir yang kurang memadai, karena kendaraan harus diparkir di luar fasilitas parkir yang disediakan. Data kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Jumlah Kebutuhan Ruang Parkir

Elemen Parkir	Mobil		Bus/Truk	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Jumlah kendaraan parkir dalam satu waktu	52	84	33	110
Rata-rata durasi parkir (jam)	1:24:20	1:26:16	2:00:13	1:53:55
Lama survei (jam)	9	9	9	9
Ruang parkir yang dibutuhkan (unit)	8	13	7	23

Keterbatasan penyediaan prasarana transportasi khususnya tempat parkir, memaksa badan jalan dijadikan sebagai tempat parkir, sehingga kasus kemacetan lalu lintas. Aktivitas sisi jalan yang tinggi dapat menimbulkan gangguan terhadap pergerakan arus lalu lintas. Konflik yang terjadi seperti tundaan mempunyai potensi menyebabkan terjadinya kemacetan. Kemacetan dapat menurunkan tingkat keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan, menurunkan kecepatan perjalanan, menambah waktu perjalanan dan naiknya biaya operasi kendaraan. Ruang parkir yang belum mencukupi untuk menampung kendaraan yang masuk sehingga perlu ditentukan berapa besar kebutuhan ruang parkir di kawasan objek wisata serta perlu adanya penataan parkir. Alternatif penanganan masalah ini antara lain dengan diberlakukannya tarif parkir progresif, pembatasan waktu parkir dan penyediaan angkutan untuk wisata.

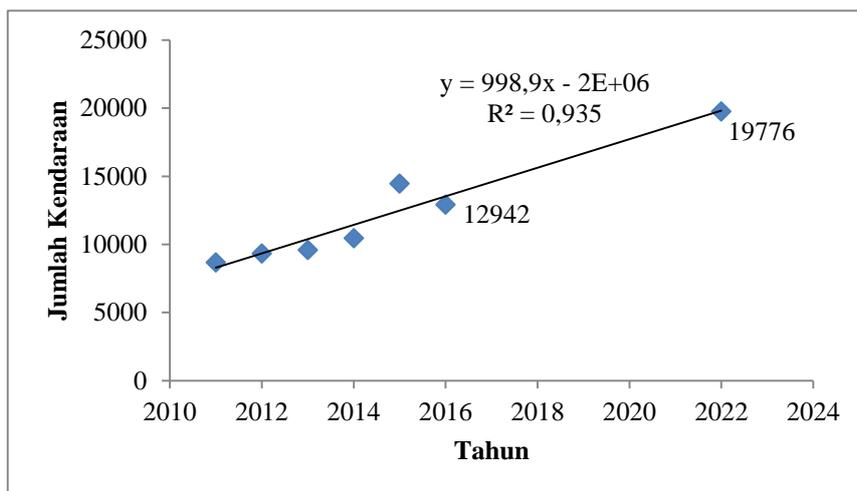
Jika dibandingkan dengan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), maka kapasitas ruang parkir yang tersedia sangat jauh dari ketentuan yang disyaratkan, dimana ruang parkir yang tersedia hanya sekitar 100 SRP. Jika melihat luas dari kawasan objek wisata yang mencapai 17 Ha (170000 m²) untuk zona inti maka seharusnya SRP yang disediakan sekitar 300 SRP. Kebutuhan SRP akan meningkat jika zona penyangga (46 Ha) dan zona pengembangan terbatas (20 Ha) mulai diterapkan.

Prediksi volume parkir pada 5 tahun mendatang (Tahun 2022) didasarkan pada jumlah volume parkir di Objek Wisata Goa Gong pada tahun 2011-2016 dengan menggunakan metode regresi. Data volume parkir tersebut dapat dilihat pada Tabel 5.

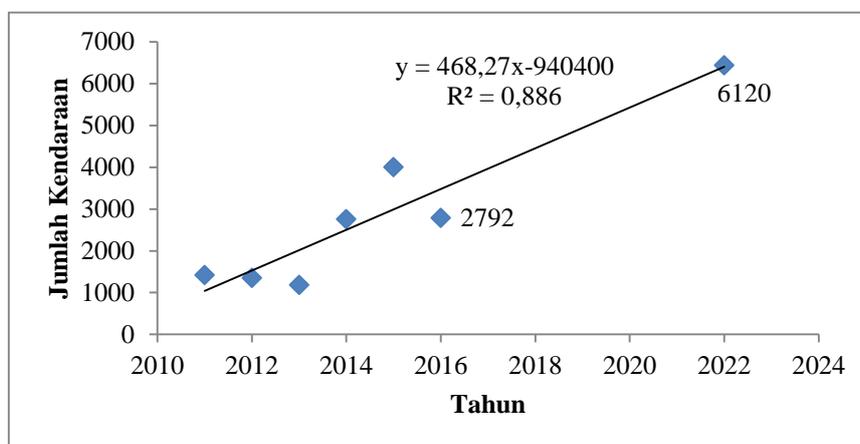
Berdasarkan persamaan regresi, diperoleh bahwa jumlah volume parkir pada tahun 2022 mencapai 19776 kendaraan untuk mobil, dan 6120 untuk bus, yang berarti angka tersebut nilainya hampir 2 kali lipat volume parkir pada tahun 2016. Khusus untuk bus prediksi mulai tahun 2017 dikurangi 5%, karena bus yang ke arah Pantai Klayar sudah dapat langsung mencapai Pantai Klayar, dan tidak harus parkir di Goa Gong. Grafik regresi dapat dilihat pada Gambar 3. Sampai dengan Gambar 4.

Tabel 5. Jumlah Volume Parkir Objek Wisata Goa Gong Tahun 2012-2016

Tahun	Jenis Kendaraan		
	Motor	Mobil	Bus
2011	7373	8697	1421
2012	7501	9348	1353
2013	7255	9611	1189
2014	9573	10464	2764
2015	10772	14468	4005
2016	14235	12942	2792



Gambar 3. Prediksi Jumlah Volume Parkir Mobil Tahun 2022



Gambar 4. Prediksi Jumlah Volume Parkir Bus Tahun 2022

Berdasarkan hasil prediksi volume lalu lintas tersebut, maka ruang parkir yang harus disediakan di Objek Wisata Goa Gong sebaiknya 3 kali lipat dari ruang parkir eksisting, dimana saat ini luas ruang parkir yang tersedia sekitar 2000 m, jadi luas parkir yang diusulkan menjadi 6000 m. Pertimbangannya adalah dengan melihat hasil prediksi parkir yang jumlahnya hampir 2 kali lipat dari volume parkir pada tahun 2016, selain itu hal lain yang perlu diperhatikan adalah banyaknya jumlah kendaraan parkir di badan jalan. Dengan luas parkir yang diusulkan tersebut diharapkan minimal dalam jangka waktu 5 tahun ke depan (sampai dengan tahun 2022) semua kendaraan dapat tertampung di area parkir yang

disediakan dan tidak lagi terdapat parkir di badan jalan. Selain penambahan kapasitas ruang parkir dengan perluasan area parkir juga diperlukan penyediaan fasilitas pendukung lainnya, misalnya pemisahan pintu masuk dan keluar area parkir, pemasangan mesin/pintu parkir otomatis pada pintu masuk dan keluar area parkir, pembuatan zebra cross dan penyediaan angkutan untuk wisata. Penerapan manajemen parkir dan penegakan peraturan yang tegas juga diperlukan untuk penanganan masalah parkir dalam upaya pengembangan Objek Wisata Goa Gong.

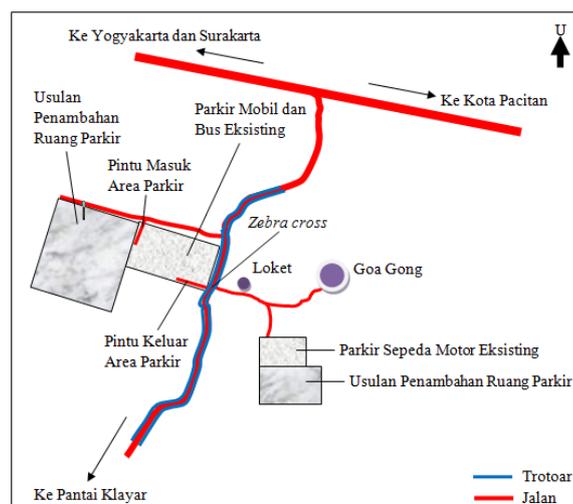
5. KESIMPULAN

Indeks parkir rata-rata di pelataran parkir Objek Wisata Goa Gong secara umum tidak terlalu tinggi, tetapi pada jam-jam tertentu indeks parkir mencapai lebih dari 70%, dimana di saat indeks parkir lebih dari 70% wisatawan akan kesulitan dalam memarkir kendaraannya sehingga akan menurunkan tingkat kenyamanan wisatawan.

Ketersediaan kapasitas ruang parkir di Objek Wisata Goa Gong tidak mencukupi, baik dilihat dari nilai turnover maupun dengan memperhatikan luas kawasan objek wisata yang mencapai 17 Ha, yang seharusnya disediakan ruang parkir sebanyak 300 SRP, sedangkan kapasitas yang tersedia hanya sekitar 100 SRP, sehingga banyak terjadi aktivitas parkir di badan jalan.

Prediksi volume parkir pada tahun 2022 mencapai 19776 kendaraan untuk mobil, dan 6120 untuk bus, yang berarti angka tersebut nilainya hampir 2 kali lipat volume parkir pada tahun 2016.

Penanganan masalah parkir yang terjadi di Goa Gong diprioritas dengan penambahan kapasitas ruang parkir menjadi 3 kali lipat (6000 m) dari luas eksisting, untuk dapat menampung semua kendaraan parkir sampai tahun 2022 sehingga tidak terdapat parkir di badan jalan. Solusi ini juga termasuk penyediaan fasilitas pendukung lainnya, penerapan manajemen parkir dan penegakan peraturan yang tegas juga diperlukan untuk penanganan masalah parkir dalam upaya pengembangan Objek Wisata Goa Gong. Adapun denah usulan penanganan masalah parkir dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Denah Usulan Penanganan Masalah Parkir

DAFTAR PUSTAKA

- Asih, Meita Bustanul dan Imam Muthohar, 2012, Upaya Pemecahan Masalah Lalu Lintas Akibat Aktivitas Sisi Jalan Yang Tinggi Dengan Analisis Tundaan (Studi Kasus : Jalan Kesehatan, Yogyakarta), The 15th FSTPT International Symposium, STTD Bekasi
- Gani, M., Dkk, 2014, Pengaruh Manuver Parkir Badan Jalan Terhadap Karakteristik Lalu Lintas, Diakses tanggal 28 Agustus 2017, melalui <http://repository.unhas.ac.id/handle/123456789/10852>
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Tahun 1996, Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
- Munawar, Ahmad, 2003, Analisis Potensi Parkir Studi Kasus Kota Yogyakarta, Forum Teknik Jilid 27, No.1, Maret 2003
- Munawar, Ahmad, 2004, Manajemen Lalulintas Perkotaan, Beta Offset, Yogyakarta, Indonesia
- Munawar, Ahmad, 2005, Dasar-dasar Teknik Transportasi, Beta Offset, Yogyakarta, Indonesia
- Nabal, Alfred Rodriques Januar, 2014, Evaluasi Kebutuhan Lahan Parkir Pada Area Parkiran Kampus Fisip Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jurnal Teknik Sipil, Vol. 13, No. 1, Hal. 32-44, Oktober 2014
- Ramadhani, Nissa, dkk, 2017, Identifikasi Kebutuhan Ruang Parkir Di Kawasan Wisata Pantai Muaro Lasak Kota Padang, Kumpulan Jurnal Tugas Akhir Teknik PWK, Vol. 1, No.3, diakses tanggal 18 Agustus 2017, melalui <http://ejurnal.bunghatta.ac.id>
- Supriatna, Nandan, 2008, Kajian Proses Manuver Parkir Di Badan Jalan Di Kota Bandung, Jurnal Sipil Kokoh, Vol. 6, No. 1, Januari 2008
- Syaputra, Randy, dkk, 2015, Pengaruh Hambatan Samping terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Nasional (Studi Kasus Jalan Proklamator Raya – Pasar Bandarjaya Plaza), JRSDD, Vol. 3, No. 3, hal. 441 - 454

CALL FOR PAPER



Jurnal Rekayasa Sipil (JRS-Unand)

Edisi 14(2) - Oktober 2018

Info : <http://jrs.ft.unand.ac.id>