



ANALISIS OFF STREET PARKING DAN ON STREET PARKING DI OBYEK WISATA GOA GONG

Sulistiani, Ahmad Munawar

Mahasiswa Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia ; Dosen Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia

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. Banyaknya kendaraan yang parkir di badan jalan terjadi karena kapasitas ruang parkir yang tersedia tidak mencukupi. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi fasilitas parkir di Obyek Wisata Goa Gong menggunakan Program Auto Parkir. Analisis fasilitas parkir dilakukan pada *off-street parking*. Analisis parkir dengan bantuan program *Autoparkir*. Berdasarkan hasil penelitian ketersediaan fasilitas parkir di Obyek Wisata Goa Gong masih belum memadai sehingga diperlukan penambahan kapasitas ruang parkir, terutama pada hari minggu pada parkir mobil dan bus, dimana kapasitas parkir yang tersedia sekitar 200 SRP, sedangkan sesuai dengan pedoman parkir untuk tempat rekreasi dengan luas 17 Ha seharusnya disediakan 300 SRP. Prioritas penanganan masalah fasilitas parkir adalah penambahan kapasitas parkir, sedangkan alternatif lain adalah dengan manajemen parkir melalui pembatasan durasi parkir dan tarif parkir.

Kata Kunci:

Off street parking, On street parking, Pariwisata, Goa Gong

ABSTRACT

Pacitan district is known as “City 1001 Goa” and one of its icons is Goa Gong. Availability of adequate parking facilities is one factor that determines the level of tourist visits. The number of vehicles parked on the road body occurs because the capacity of available parking space is not sufficient. This study aims to evaluate the parking facilities in Goa Tourism Object using the Auto Parking Program. Analysis of parking facilities conducted on off-street parking. Parking analysis with the help of Auto parkir program. Based on the results of the study, the availability of parking facilities in Goa Gong Tourism Object is still inadequate so that it needs additional parking space, especially on Sundays in car and bus parking, where parking capacity is available around 200 SRP, while in accordance with parking guidelines for recreation area 17 Ha should be provided 300 SRP. The priority of problem solution is the addition of parking capacity, while the alternative is with parking management through restrictions on parking duration and parking rates.

Keywords:

Off street parking, On street parking, Tourism, Goa Gong

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).

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi fasilitas parkir di Obyek Wisata Goa Gong dan memberikan alternatif penanganan masalah perparkiran di Obyek Wisata Goa Gong.

Kemudahan ketersediaan fasilitas parkir yang memadai merupakan salah satu faktor yang menentukan meningkatnya kunjungan wisatawan. Permasalahan transportasi sering terjadi pada akhir pekan dan hari-hari libur di sekitar Obyek Wisata Goa Gong. Permasalahan tersebut antara lain banyaknya parkir di badan jalan karena kapasitas pelantaran parkir yang tidak mencukupi dan adanya tundaan di sekitar obyek wisata Goa Gong..

Pembangunan transportasi memberikan manfaat yang sangat luas dan beragam, misalnya transportasi memunculkan daerah baru, transportasi mendukung ekonomi daerah, transportasi memudahkan informasi dan jalan baru meningkatkan keselamatan. Penghematan biaya operasi kendaraan, penghematan waktu perjalanan dan penurunan angka kecelakaan merupakan bentuk konversi dari manfaat tersebut (*Malkhamah dalam Arifin, 2007*).

Pesatnya pertumbuhan pariwisata menarik perhatian pemerintah dalam mencoba untuk meningkatkan kegiatan ekonomi yang lebih besar. Pemerintah membangun infrastruktur transportasi akan mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan jumlah wisatawan (*Budiartha 2011*)

Transportasi mempunyai dampak pada pertumbuhan pariwisata di berbagai negara. Fasilitas transportasi yang tersedia dengan cukup, aman, terjangkau menuju objek wisata akan dapat memicu peningkatan

jumlah wisatawan yang akan berkunjung dan pengembangan objek wisata akan dapat merangsang pengembangan transportasi (*Tambunan, 2009*)

Aktivitas suatu pusat kegiatan akan menimbulkan aktivitas parkir kendaraan. Bangkitan parkir akan menimbulkan masalah antara lain (*Munawar, 2005*)

- a. Kendaraan yang tidak dapat tertampung oleh fasilitas parkir jalan yang tersedia, akan meluap ke badan jalan. Hal ini akan mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas.
- b. Kendaraan yang parkir akan secara otomatis memanfaatkan badan jalan untuk parkir jika tidak tersedia fasilitas parkir

Evaluasi kebutuhan lahan parkir perlu dilakukan jika lahan parkir tidak cukup untuk menampung kendaraan. Adanya evaluasi ini diharapkan memberikan suatu alternatif pemecahan masalah parkir (*Nabal, 2014*).

Ruang parkir yang belum mencukupi untuk menampung kendaraan yang masuk sehingga perlu ditentukan berapa besar kebutuhan ruang parkir di Kawasan obyek wisata serta perlu adanya penataan parkir karena pada jam tertentu perparkiran di Kawasan obyek wisata sangat padat (Rahmawati, 2016).

Kurangnya lahan parkir di objek wisata sehingga banyak pengunjung yang memilih untuk memarkirkan kendaraannya di badan jalan. Selain itu juga pengunjung merasa relatif dekat dengan jalan sebagai media penghubung antara satu tempat dengan tempat lain, suatu kepentingan dengan kepentingan lain, akibatnya terjadinya macet di sekitar objek wisata tersebut (*Savenny, 2017*).

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).

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

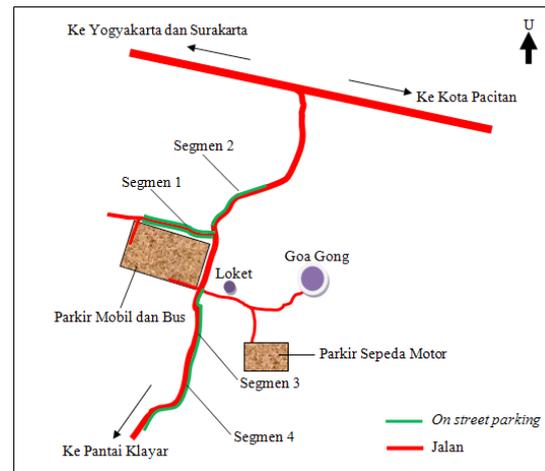
Survey pendahuluan dilakukan untuk menentukan titik lokasi petugas survey dalam melakukan observasi serta menentukan waktu dilakukannya observasi. Pelaksanaan survey pendahuluan dilakukan untuk mengantisipasi dan menyiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan dalam tahap observasi sehingga memudahkan dalam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

Observasi parkir dilakukan untuk kendaraan parkir *off street parking* dan *on street parking*. Observasi parkir dilakukan pada hari libur (sabtu dan minggu) selama jam buka obyek wisata (08.00 – 17.00 WIB). Data yang diperoleh dari observasi parkir berupa nomor dan waktu keluar-masuk kendaraan parkir di area area parkir. Pencatatan data parkir di area parkir dilakukan dengan menempatkan surveyor di pintu keluar-masuk area parkir untuk *off street parking* dan metode survei patroli untuk *on street parking*.

Pengolahan data lain berupa perhitungan kebutuhan parkir di kawasan Goa Gong, dengan memperhatikan Akumulasi Parkir, Durasi, Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*) dan Indeks Parkir (Munawar, 2004).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Fasilitas *off street parking* di Obyek Wisata Goa Gong, terdapat 2 lokasi, dimana fasilitas parkir berupa pelataran parkir. Adapun denah lokasi parkir di Obyek Wisata Goa Gong dapat dilihat pada Gambar 1.



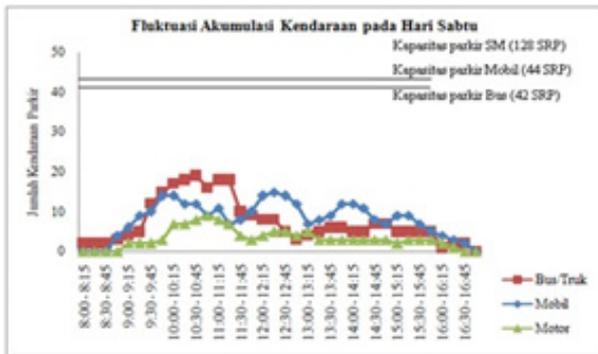
Gambar 1.
Denah Lokasi Daerah Penelitian

Fasilitas parkir untuk sepeda motor terletak di sekitar area obyek wisata, setelah melalui pelayanan loket, dengan luas sekitar 500 m². Fasilitas untuk mobil dan bus berada sebelah barat akses utama Obyek Wisata Goa Gong, dengan luas sekitar 2000 m². Untuk *on street parking* terdiri dari 4 segmen yaitu segmen 1 sepanjang 80 m, segmen 2 sepanjang 100 m, segmen 3 sepanjang 150 m dan segmen 4 sepanjang 250 m.

Berdasarkan hasil analisis maka diperoleh data Akumulasi Parkir yang mengalami fluktuasi setiap waktu. Secara umum akumulasi jumlah kendaraan parkir antara hari sabtu dan minggu sangat kondisinya berbeda. 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.

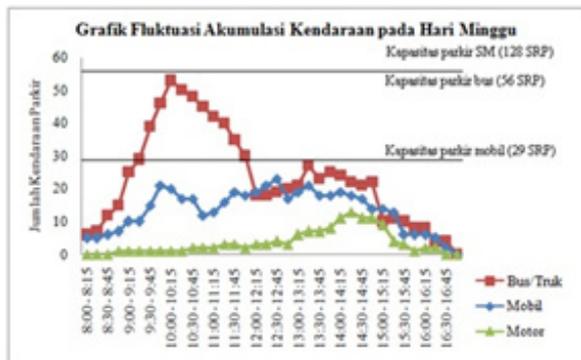
Pada hari sabtu akumulasi tertinggi untuk bus terjadi pada pukul 10.30-10.45 WIB dengan akumulasi kendaraan sebanyak 19 kendaraan, untuk mobil terjadi pada pukul 12.15-12.30 WIB dengan akumulasi kendaraan sebanyak 15 kendaraan. Pada hari minggu akumulasi tertinggi untuk bus terjadi pada pukul 10.00-10.15 WIB dengan akumulasi kendaraan sebanyak 53 kendaraan, untuk mobil terjadi pada pukul 12.30-12.45 WIB dengan akumulasi

kendaraan sebanyak 23 kendaraan. Hasil perhitungan akumulasi parkir dapat pada Tabel 1 dan grafik akumulasi parkir dapat dilihat pada Gambar 2. Dan Gambar 3.



Gambar 2.

Grafik Fluktuasi Akumulasi Parkir pada Hari Sabtu di Area Parkir Goa Gong



Gambar 3.

Grafik Fluktuasi Akumulasi Kendaraan pada Hari Minggu di Area Parkir Goa Gong

Tabel 1. Akumulasi Kendaraan Parkir

Akumulasi	Sepeda Motor		Mobil		Bus	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Total	120	129	294	487	264	837
Max	9	13	15	23	19	53
Min	0	0	0	0	0	0
Rerata	3,33	3,58	8,17	13,53	7,33	23,25

Durasi parkir hari sabtu cenderung lebih kecil daripada durasi parkir pada hari minggu. Durasi parkir sepeda motor cenderung lebih cepat, karena lokasi parkir yang lebih dekat dengan Obyek Wisata Goa Gong, karena berada di dalam area wisata setelah melewati pintu

loket, sehingga wisatawan dapat memarkir kendaraannya lebih dekat dengan area wisata Goa Gong. Data durasi parkir dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Durasi Maksimum, Durasi Minimum dan Durasi Rerata Parkir di Area Parkir Goa Gong

Durasi	Sepeda Motor		Mobil		Bus	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Max	2:40:00	2:46:00	3:54:00	4:04:00	5:40:00	5:54:00
Min	0:09:00	0:17:00	0:02:00	0:04:00	0:09:00	0:02:00
Rerata	1:15:39	1:11:07	1:24:20	1:26:16	2:00:13	1:53:55

Jika dilihat dari jumlah volume parkir dan kapasitas parkir yang tersedia maka dapat diketahui bahwa kapasitas parkir yang tersedia masih jauh lebih kecil dibandingkan dengan jumlah volume parkir. Kondisi ini akan mempengaruhi besarnya nilai indeks parkir dan nilai turnover parkir, dimana kedua elemen parkir tersebut dapat digunakan sebagai parameter dalam mengevaluasi kinerja fasilitas parkir. Data elemen parkir dapat dilihat pada Tabel 3.

Nilai turnover yang tinggi menunjukkan tingkat pergantian parkir, dimana 1 SRP dapat digunakan oleh beberapa kendaraan secara bergantian. Nilai turnover yang tinggi mengindikasikan kinerja fasilitas parkir yang baik, karena 1 SRP digunakan oleh beberapa kendaraan. Hal ini dipengaruhi oleh durasi, volume dan kapasitas parkir. Semakin tinggi nilai turnover maka semakin efektif fasilitas parkir, dan sebaliknya.

Indeks parkir rata-rata di pelataran parkir Obyek 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 % maka diperlukan kapasitas ruang parkir untuk menampung luapan kendaraan yang tidak dapat terparkir di pelataran parkir, sehingga masih terjadi parkir di badan jalan. Hal ini terutama terjadi pada parkir mobil dan bus, sedangkan untuk parkir sepeda motor kapasitas

masih mencukupi sehingga, tidak terjadi parkir di badan jalan.

Tabel 3. Volume, Kapasitas, *Turnover*, Indeks Rerata dan Indeks Maksimum di Area Parkir Goa Gong

Elemen Parkir	Sepeda Motor		Mobil		Bus	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Volume Parkir (kend)	23	27	52	84	33	110
Kapasitas Parkir (SRP)	128	128	44	29	42	56
Turnover Parkir	0,18	0,21	1,18	2,90	0,79	1,96
Indeks Parkir Rerata (%)	2,60	2,80	18,56	46,65	17,46	41,52
Indeks Parkir Maks (%)	7,03	10,16	34,09	79,31	45,23	94,64

Data jumlah kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada Tabel 4. Jumlah kebutuhan pada hari minggu lebih tinggi dibandingkan jumlah kebutuhan ruang parkir pada hari sabtu. Hal ini terjadi karena tingginya volume kendaraan yang parkir pada hari minggu dibandingkan pada hari sabtu, sedangkan kapasitas ruang parkir yang disediakan tidak mencukupi. Kondisi ini dapat diindikasikan dengan banyaknya kendaraan parkir di badan jalan yang lebih banyak terjadi pada hari minggu dibandingkan pada hari sabtu.

Tabel 4. Jumlah Kebutuhan Ruang Parkir di Pelataran Parkir Obyek Wisata Goa Gong

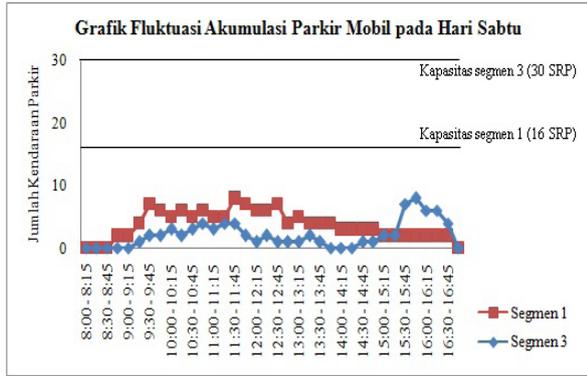
Elemen Parkir	Sepeda Motor		Mobil		Bus	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Jumlah kendaraan parkir dalam satu waktu	23	27	52	84	33	110
Rata-rata durasi parkir (jam)	1:15:39	1:24:20	1:24:20	1:26:16	2:00:13	1:53:55
Lama survey (jam)	9	9	9	9	9	9
Ruang parkir yang dibutuhkan (unit)	3	4	8	13	7	23

Jika dibandingkan dengan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, ketersediaan fasilitas parkir di Obyek Wisata Goa Gong masih belum memadai, terutama pada hari minggu pada parkir mobil dan bus. Ruang parkir yang tersedia hanya sekitar 200 SRP, sedangkan jika melihat luas Kawasan Obyek Wisata yang mencapai 17 Ha (170000 m²) untuk zona inti seharusnya SRP yang disediakan 300 SRP. Kebutuhan akan meningkat jika zona penyangga (46 Ha) dan zona pengembangan terbatas (20 Ha) mulai diterapkan.

Jumlah kapasitas ruang parkir yang tidak memadai menyebabkan banyaknya kendaraan yang parkir di badan jalan. Kendaraan Parkir di badan jalan didominasi oleh mobil dan bus, sedangkan untuk sepeda motor kapasitas parkir masih memadai.

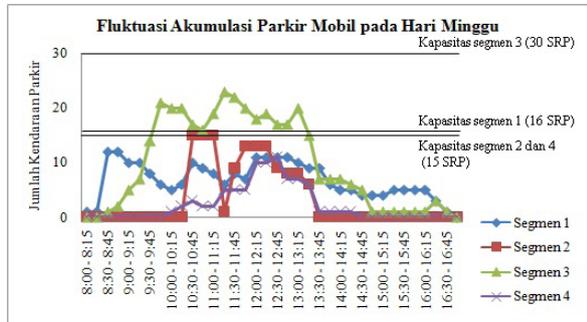
Parkir mobil di badan jalan pada hari sabtu hanya terdapat pada 2 segmen, dimana kendaraan parkir didominasi oleh *shuttle* yang biasa dikenal dengan nama "andongan". Kendaraan andongan merupakan kendaraan angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Pacitan, dimana kendaraan ini berupa kendaraan pick up yang dimodifikasi dengan diberikan atap penutup di bagian belakang untuk memuat penumpang dan barang.

Fluktuasi akumulasi parkir di badan jalan antar segmen memiliki pola yang berbeda. Pada akumulasi parkir mobil hari sabtu, akumulasi pada segmen 1 terjadi pada pagi hari, dimana kendaraan andongan banyak yang parkir untuk menunggu antrian untuk beroperasi, sedangkan pada segmen 3, akumulasi parkir terjadi pada sore, dimana kendaraan andongan akan pulang sambil menunggu penumpang. Data akumulasi parkir dapat dilihat pada Tabel 5. dan Tabel 6. Grafik akumulasi parkir dapat dilihat pada Gambar 4. sampai dengan Gambar 6.



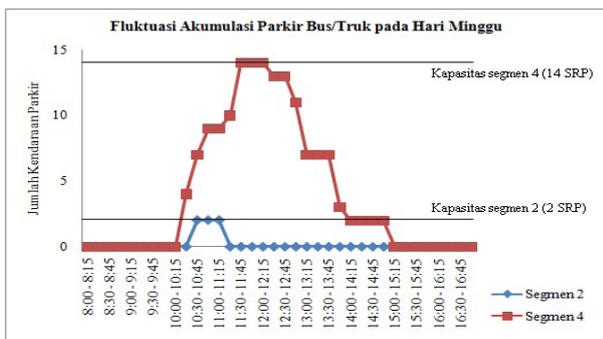
Gambar 4.

Grafik Fluktuasi Akumulasi Parkir Mobil pada Hari Sabtu di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong



Gambar 5.

Grafik Fluktuasi Akumulasi Parkir Mobil pada Hari Minggu di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong



Gambar 6.

Grafik Fluktuasi Akumulasi Parkir Bus pada Hari Minggu di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

Tabel 5. Akumulasi Parkir Mobil di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Total	134	243	-	125	76	3 5 5	-	80
Maksimum	8	12	-	15	8	2 3	-	11
Minimum	0	0	-	0	0	0	-	0
Rerata	3,72	6,75	-	3,47	2,11	9,86	-	2,22

Tabel 6. Akumulasi Parkir Bus di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Total	-	-	-	6	-	-	-	150
Maksimum	-	-	-	2	-	-	-	14
Minimum	-	-	-	0	-	-	-	0
Rerata	-	-	-	0,17	-	-	-	4,17

Durasi parkir tiap segmen antara bus dan mobil. Durasi paling tinggi terjadi di segmen 1, hal ini terjadi karena banyaknya andongan yang menunggu antrian untuk beroperasi, atau banyak juga yang memang memarkirkan kendaraan andongannya di lokasi tersebut, walaupun sedang tidak beroperasi. Data durasi parkir dapat dilihat pada Tabel 7 dan Tabel 8.

Untuk durasi bus, pada segmen 2 termasuk pendek, karena pada lokasi ini memang dibatasi untuk parkir, bahkan memang termasuk daerah larangan parkir, tetapi banyak kendaraan yang nekat memarkir kendaraannya pada lokasi ini.

Tabel 7. Durasi Maksimum, Minimum dan Rerata Parkir Mobil di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Max	5:15:00	6:30:00	-	2:15:00	3:15:00	4:30:00	-	3:00:00
Min	0:15:00	0:30:00	-	0:45:00	0:15:00	0:15:00	-	0:45:00
Rerata	1:51:40	1:47:39	-	1:09:27	0:50:00	1:38:37	-	1:25:43

Tabel 8. Durasi Maksimum, Minimum dan Rerata Parkir Bus di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Max	-	-	-	0:45:00	-	-	-	4:45:00
Min	-	-	-	0:45:00	-	-	-	1:30:00
Rerata	-	-	-	0:45:00	-	-	-	2:40:43

Volume parkir mobil paling tinggi terjadi di segmen 3 karena lokasi paling dekat dengan obyek wisata Goa Gong, dan diijinkan untuk sebagai area parkir. Segmen 1 termasuk tinggi karena lokasi ini digunakan untuk lokasi "ngetem". Volume parkir bus paling tinggi terjadi pada segmen 4 karena bus diarahkan untuk parkir jauh dari lokasi akses keluar masuk area wisata. Segmen 2 sangat dibatasi terutama untuk bus. Data Elemen parkir dapat dilihat pada Tabel 9. dan Tabel 10.

Tabel 9. Volume, Kapasitas, Turnover, Indeks Parkir Rerata dan Indeks Parkir Maksimum Mobil di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Volume Parkir (kend)	18	34	-	27	24	54	-	14
Kapasitas Parkir (SRP)	16	16	-	15	30	30	-	15
Turnover Parkir	1,125	2,125	-	1,8	0,8	1,8	-	0,933
Indeks Parkir Rerata (%)	23,26	42,19	-	23,15	7,03	32,87	-	14,81
Indeks Parkir Maks (%)	50	75	-	100	26,67	76,67	-	73,33

Tabel 10. Volume, Kapasitas, Turnover, Indeks Parkir Rerata dan Indeks Parkir Maksimum Bus di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Volume Parkir (kend)	-	-	-	2	-	-	-	14
Kapasitas Parkir (SRP)	-	-	-	2	-	-	-	14
Turnover Parkir				2				1
Indeks Parkir Rerata (%)	-	-	-	8,33	-	-	-	29,76
Indeks Parkir maksimum (%)				100				100

Kapasitas ruang parkir yang tidak menyebabkan adanya penambahan ruang parkir. Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan untuk parkir mobil paling banyak terjadi di segmen 3, sedangkan untuk parkir bus terjadi pada segmen 4. Jumlah kebutuhan ruang parkir mobil di badan jalan paling tinggi terjadi di segmen 3 pada hari minggu sebesar 10 SRP dan pada hari sabtu sebesar 4 SRP, sedangkan untuk bus terjadi di segmen 4 sebesar 4 SRP. Jumlah Kebutuhan parkir dapat dilihat pada Tabel 11. Dan Tabel 12.

Tabel 11. Jumlah Kebutuhan Ruang Parkir Mobil di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

Elemen Parkir	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Jumlah kendaraan parkir dalam satu waktu	18	34	-	27	24	54	-	14
Rata-rata durasi parkir (jam)	1:51:40	1:47:39	-	1:09:27	0:50:00	1:38:37	-	1:25:43
Lama survey (jam)	9	9	-	9	9	9	-	9
Ruang parkir yang dibutuhkan (unit)	4	7	-	3	2	10	-	2

Tabel 12. Jumlah Kebutuhan Ruang Parkir Bus di Badan Jalan Obyek Wisata Goa Gong

Elemen Parkir	Segmen 1		Segmen 2		Segmen 3		Segmen 4	
	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu	Sabtu	Minggu
Jumlah kendaraan parkir dalam satu waktu	-	-	-	2	-	-	-	14
Rata-rata durasi parkir (jam)	-	-	-	0:45:00	-	-	-	2:40:43
Lama survey (jam)	-	-	-	9	-	-	-	9
Ruang parkir yang dibutuhkan (unit)	-	-	-	0	-	-	-	4

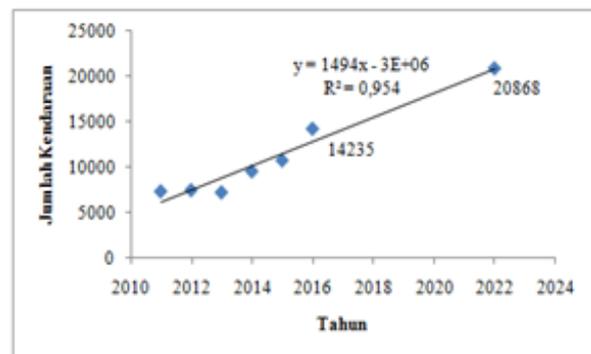
Jumlah volume yang berbeda antara hari sabtu dan minggu menyebabkan besarnya nilai Derajat kejenuhan antara hari sabtu dan minggu, dimana pada hari minggu nilai derajat kejenuhan lebih besar dibandingkan hari sabtu, karena jumlah volume kendaraan pada hari minggu jumlahnya lebih besar daripada volume kendaraan pada hari sabtu.

Prediksi volume parkir pada 5 tahun mendatang (Tahun 2022) didasarkan pada jumlah volume parkir di Obyek Wisata Goa Gong pada tahun 2011-2016 sebagaimana pada Tabel 3 dengan menggunakan metode regresi. Grafik regresi dapat dilihat pada Gambar 7. sampai dengan Gambar 9.

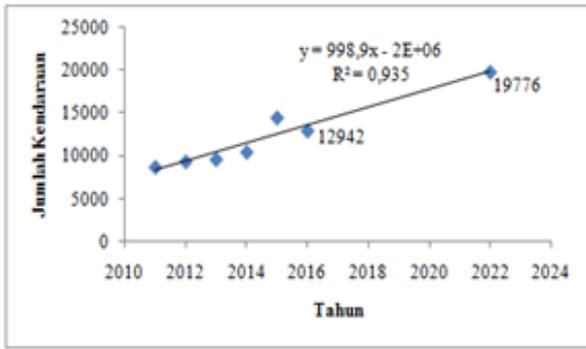
Tabel 13. Volume Parkir di Obyek Wisata Goa Gong Tahun 2011 - 2016

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

Berdasarkan persamaan regresi maka diperoleh bahwa jumlah volume parkir pada tahun 2022 mencapai 20868 kendaraan untuk sepeda motor, 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 mencapai Pantai Klayar, tidak harus parkir di Goa Gong. Sebelum tahun 2017 bus yang ke Pantai Klayar harus parkir di area parkir Goa Gong, mengingat kondisi jalan yang belum memungkinkan untuk dilalui bus.

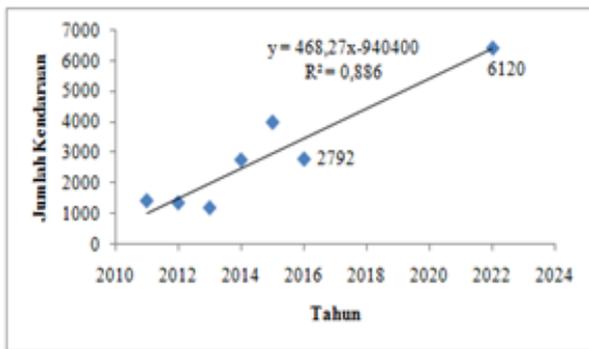


Gambar 7. Grafik Prediksi Jumlah Volume Parkir Sepeda Motor Tahun 2022



Gambar 8.

Grafik Prediksi Jumlah Volume Parkir Mobil Tahun 2022



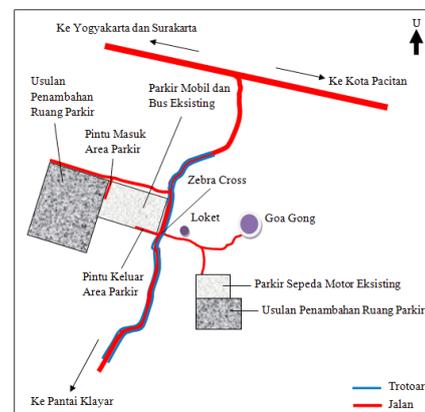
Gambar 9.

Grafik Prediksi Jumlah Volume Parkir Bus Tahun 2022

Berdasarkan prediksi tersebut maka sebaiknya disediakan ruang parkir yang lebih luas yang dapat menampung semua kendaraan parkir yang parkir, termasuk kendaraan yang parkir di badan jalan sehingga diharapkan tidak akan lagi parkir di badan jalan. Luas parkir yang disediakan paling tidak 3 kali lipat dari luas fasilitas parkir eksisting, karena jumlah volume parkir 5 tahun yang akan datang jumlahnya hampir 2 kali lipat dari volume parkir 2011, sedangkan jumlah volume parkir belum termasuk dalam angka prediksi karena keterbatasan data yang ada, dimana tidak terdapat data series untuk volume parkir di badan jalan. Hal ini terjadi karena parkir di badan jalan tidak dikelola oleh pengelola Obyek Wisata Goa Gong tetapi dikelola oleh masyarakat setempat.

Berdasarkan permasalahan tersebut maka perlu dilakukan penanganan masalah dengan

prioritas penambahan kapasitas ruang parkir, sedangkan alternatif lain adalah dengan manajemen parkir melalui pembatasan durasi parkir dan tarif parkir. Pembatasan durasi parkir dan tarif parkir diharapkan akan dapat meningkatkan tingkat turnover yang tinggi sehingga penggunaan ruang parkir semakin efektif. Alternatif lain yang dapat dilakukan dalam jangka pendek adalah pemisahan antara pintu masuk dan pintu keluar area parkir, penambahan petugas parkir dan pembuatan regulasi terkait serta penegakan hukum secara tegas. Adanya penanganan masalah parkir secepat mungkin diharapkan akan dapat mengatasi masalah parkir sebelum berdampak terhadap masalah transportasi yang lain seperti turunnya tingkat pelayanan jalan akibat adanya parkir di badan jalan yang dapat mengurangi kapasitas jalan. Gambar denah usulan penanganan masalah parkir dapat dilihat pada Gambar 10.



Gambar 10.

Denah Usulan Penanganan Parkir

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Ketersediaan fasilitas parkir di Obyek Wisata Goa Gong masih belum memadai, terutama pada hari minggu terutama untuk parkir mobil dan bus. Ruang parkir yang tersedia hanya sekitar 200 SRP, sedangkan melihat luas

kawasan obyek wisata yang mencapai 17 Ha (170000 m²) untuk zona inti seharusnya SRP yang disediakan 300 SRP. Kebutuhan akan meningkat jika zona penyangga (46 Ha) dan zona pengembangan terbatas (20 Ha) mulai diterapkan.

Prediksi jumlah volume parkir 5 tahun mendatang (Tahun 2022) jumlah volume parkir pada tahun 2022 mencapai 20868 kendaraan untuk sepeda motor, 19776 kendaraan untuk mobil, 6120 untuk bus. Alternatif penanganan diprioritaskan pada penambahan kapasitas ruang parkir dan didukung dengan penerapan manajemen parkir.

Kapasitas ruang parkir yang harus disediakan untuk jangka waktu 5 tahun ke depan adalah seluas 6000 m termasuk untuk menampung volume parkir yang dibadan jalan, sehingga dalam jangka waktu 5 tahun ke depan tidak terdapat parkir di badan jalan.

Rekomendasi

Perlunya komitmen dari pemerintah Kabupaten Pacitan untuk meningkatkan fasilitas parkir serta didukung adanya kebijakan lain berupa penyediaan angkutan umum wisata, manajemen parkir dan manajemen lalu lintas yang memadai baik secara kualitas maupun kuantitas.

DAFTAR PUSTAKA

Arifin, Nur Alam, 2007, *Peran Aksesibilitas dan Mobilitas Jaringan Transportasi Bagi Pengembangan Ekonomi Perdesaan (Kasus Kabupaten Enrekang)*, Tesis : MSTT, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

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*

Budiartha R.M., Nyoman, 2011, *Peranan Transportasi dalam Pariwisata (Studi Kasus: Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (DTW/Destinas) oleh Wisatawan di Bali*, *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, Vol. 15, No.2, Juli 2011

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Tahun 1996, Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*.

Munawar, Ahmad, 2004, *Manajemen Lalu Lintas 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.

Rahmawati, Alfiani, 2016, *Korespondensi antara Faktor Penyebab Kemacetan dan Solusinya*, *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2016*, Hal. B 043-048, 30 November 2016.

Savenny, Pratiwi dkk, 2017, *Persepsi Wisatawan Dalam Pemanfaatan Badan Jalan Sebagai Lahan Parkir Bagi Pengunjung Di Objek Wisata Kota Bukittinggi*, Diakses tanggal 2 Oktober 2017, melalui <http://jim.stkip-pgri-sumbar.ac.id/jurnal/view/zjV>

Tambunan, Nani, 2009, *Peranan Transportasi Dalam Pariwisata*, *Majalah Ilmiah Panorama Nusantara*, Edisi VI, Januari - Juni 2009