

FASILITAS PARK AND RIDE PADA LOKASI PARKIR KRAKAL DAN JUMLAH KEBUTUHAN ANGKUTAN PARIWISATA PADA DESTINASI WISATA PANTAI KABUPATEN GUNUNG KIDUL

PARK AND RIDE FACILITY AT KRAKAL PARKING LOCATION AND THE NUMBER OF TOURISM TRANSPORT NEEDS ON THE BEACH TOURISM DESTINATIONS IN GUNUNG KIDUL DISTRICT

Tetty Sulastry Mardiana

Sekretariat Badan Litbang Perhubungan, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta-Indonesia

tetty_sulastry@yahoo.com

Diterima: 8 Februari 2017, Direvisi: 14 Februari 2017, Disetujui: 27 Februari 2017

ABSTRACT

The tourism sector is a prospective sector in the District of Gunung Kidul. Increased tourism sector in Gunung Kidul District which is not offset by the improvement and development of the transport sector, made congestion impact, so that it is necessary to have park and ride management, namely shifting travelers vehicle to park on the provided parking area and then transfer modes using tourism vehicle, so that on the road to tourist sites only tourism vehicle can be operated. The problems of this study is whether through the park and ride and the transfer of transportation mode on the beach tourism locations in Gunung Kidul District, can reduce the level of congestion and shorten travel time to tourist destinations. This study aims to determine the amount of tourism transport that can accommodate the number of tourists, and utilization of the Krakal parking lot location for the park and ride for traveler's vehicle to tourism transport, so it is expected to reduce the level of congestion and shorten travel time. This study uses descriptive quantitative approach, based on the results of interviews with relevant SKPD, questionnaires to 60 respondents (10% of the number of populations), and direct observations on the street through traffic counting of traveler's vehicles at retribution and the parking area. After going through the processing data, the result is required 19 tourism transport fleet to accommodate the number of tourists beach in Gunung Kidul District, by the number of trips 99 traveling at a busy time. Extensive allocation area for park and ride who owned by Gunung Kidul Government, used to accommodate the number of tourist vehicles during the peak reach 12 823 m², and the rest of the land area (17 178 m²) can be used to anticipated the increase of tourist vehicles, commercial areas, public facilities and workshops.

Keywords: *tourism transport, park and ride*

ABSTRAK

Sektor pariwisata merupakan sektor prospektif di Kabupaten Gunung Kidul. Peningkatan sektor pariwisata di Kabupaten Gunung Kidul yang tidak diimbangi dengan peningkatan dan pengembangan sektor transportasi menimbulkan dampak kemacetan, untuk mengatasi hal ini diperlukan manajemen park and ride yaitu dengan mengalihkan kendaraan wisatawan untuk parkir pada lokasi parkir yang telah disediakan dan kemudian alih moda menggunakan kendaraan pariwisata, sehingga pada jalan menuju lokasi wisata hanya kendaraan pariwisata yang dapat beroperasi. Rumusan masalah studi ini adalah apakah melalui park and ride dan pengalihan moda transportasi di lokasi pariwisata pantai Kabupaten Gunung Kidul dapat mengurangi tingkat kemacetan dan mempersingkat waktu tempuh menuju destinasi wisata. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan jumlah angkutan pariwisata yang dapat mengakomodir jumlah wisatawan, dan pemanfaatan luas lokasi parkir Krakal untuk park and ride kendaraan wisatawan ke angkutan pariwisata, sehingga diharapkan dapat menurunkan tingkat kemacetan dan mempersingkat waktu tempuh. Penelitian ini bersifat deskriptif menggunakan pendekatan kuantitatif, berdasarkan hasil wawancara kepada SKPD terkait, dan kuisioner kepada 60 responden (10% dari jumlah populasi), dan pengamatan langsung di lapangan melalui traffic counting kendaraan wisatawan pada tempat retribusi dan areal parkir. Setelah melalui proses pengolahan data maka hasilnya adalah dibutuhkan 19 armada angkutan pariwisata untuk mengakomodir jumlah wisatawan Pantai kabupaten Gunung Kidul dengan jumlah perjalanan sebanyak 99 perjalanan pada waktu sibuk. Luas alokasi area park and ride yang dimiliki pemerintah Kabupaten Gunung Kidul, yang terpakai untuk mengakomodir jumlah kendaraan wisatawan saat puncak adalah sebesar 12.823 m², dan sisa lahan seluas 17178 m² dapat digunakan untukantisipasi peningkatan kendaraan wisatawan, area komersil, fasilitas umum dan bengkel.

Kata Kunci: *angkutan pariwisata, park and ride*

PENDAHULUAN

Sektor pariwisata merupakan sektor prospektif di Kabupaten Gunung Kidul. Kabupaten Gunung Kidul memiliki 32 objek wisata pantai yang cukup berkembang dan memiliki keunikan serta daya tarik tersendiri dari total 176 objek wisata yang ada, baik

wisata alam pantai, wisata alam goa, wisata alam bukit/pegunungan, wisata hutan, wisata minat khusus, dan desa wisata. Peningkatan sektor pariwisata di Kabupaten Gunung Kidul tidak diimbangi dengan peningkatan dan pengembangan

sektor transportasi sehingga menimbulkan dampak kemacetan. Jarak tempuh Kota Yogyakarta menuju Wonosari adalah 42 km, dengan waktu tempuh normal 1 (satu) jam, namun pada saat akhir pekan dan hari libur waktu tempuh meningkat menjadi 3 s.d. 5 jam (Sidaruk, 2015). Semakin meningkatnya volume lalu lintas kendaraan dan *mix traffic* antara angkutan penumpang dan barang turut menyumbang tingginya tingkat kepadatan lalu lintas, sehingga kedepannya akan menimbulkan permasalahan yang lebih kompleks apabila pengembangan dan manajemen transportasi tidak segera diimplementasikan. Angkutan pariwisata dapat membantu kelancaran perkembangan pariwisata sehingga wisatawan dapat dengan cepat dan mudah menuju lokasi wisata pantai yang dikehendaki. Untuk itu diperlukan usaha memenuhi sarana prasarana pendukung dalam mengembangkan destinasi wisata pantai Kabupaten Gunung Kidul, salah satunya melalui pengembangan sarana transportasi berupa angkutan pariwisata dan lokasi parkir yang memadai.

Berangkat dari permasalahan tingginya kemacetan di destinasi wisata Kabupaten Gunung Kidul sehingga meningkatkan waktu tempuh menuju lokasi destinasi wisata, dan berdasarkan pertimbangan bahwa lokasi parkir destinasi wisata pantai Gunung Kidul sudah termaktub pada dokumen perencanaan daerah, maka diperlukan identifikasi rencana angkutan pariwisata pantai Gunung Kidul dan alternatif solusi berupa rencana pengembangan angkutan pariwisata terpusat dan pembangunan *park and ride* pada lokasi yang dimiliki Pemda Kabupaten Gunung Kidul, di lokasi parkir Krakal seluas 3 hektar. Rumusan masalah studi ini adalah apakah melalui Rencana Fasilitas *Park and Ride* di Pantai Krakal dan Rencana Operasional Angkutan Pariwisata Pada Destinasi Wisata Pantai Dikabupaten Gunung Kidul dapat mengurai tingkat kemacetan dan mempersingkat waktu tempuh menuju destinasi wisata. Studi ini bertujuan untuk menentukan jumlah kendaraan pariwisata yang diperlukan, menentukan rute terpendek, jadwal kendaraan pariwisata yang beroperasi pada waktu puncak hari, dan desain parkir di lokasi parkir Krakal, sehingga dapat mengurangi kemacetan dan mempersingkat waktu tempuh menuju destinasi wisata pantai serta tingkat kenyamanan wisatawan terpenuhi.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Pariwisata

Pariwisata atau turisme adalah suatu perjalanan yang dilakukan untuk rekreasi atau liburan dan juga persiapan yang dilakukan untuk aktivitas ini. Organisasi Pariwisata Dunia atau *World Tourism Organization* (WTO) mendefinisikan

bahwa seorang wisatawan atau turis adalah seseorang yang melakukan perjalanan paling tidak sejauh 80 km (50 mil) dari rumahnya dengan tujuan rekreasi. Definisi yang lebih lengkap, turisme adalah industri jasa. Mereka menangani jasa mulai dari transportasi, jasa keramahan, tempat tinggal, makanan, minuman, dan jasa bersangkutan lainnya seperti bank, asuransi, keamanan, dan lain-lain (Pemerintah Republik Indonesia, 1990).

B. Jasa Kepariwisata

Banyak negara bergantung banyak dari industri pariwisata ini sebagai sumber pajak dan pendapatan untuk perusahaan yang menjual jasa kepada wisatawan, menurut *World Economic Forum*, diantaranya Spanyol, Prancis, Jerman, Amerika Serikat, Inggris, Swiss, Australia, Italia, Jepang. Oleh karena itu pengembangan industri pariwisata ini adalah salah satu strategi yang dipakai oleh Organisasi Non-Pemerintah mempromosikan wilayah tertentu sebagai daerah wisata untuk meningkatkan perdagangan melalui penjualan barang dan jasa kepada orang non-lokal. Menurut Undang Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, yang dimaksud dengan pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata yang didukung oleh berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan masyarakat, pengusaha, pemerintah dan pemerintah daerah (Tri Gamis, 2016). Pelayanan angkutan pariwisata sebagaimana dimaksud merupakan pelayanan angkutan dari dan ke daerah-daerah wisata yang tidak dibatasi oleh wilayah administratif, atau untuk keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, antara lain untuk keperluan keluarga dan sosial. Pelayanan angkutan pariwisata diselenggarakan dengan ciri-ciri mengangkut wisatawan atau rombongan, pelayanan angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata atau tempat lainnya, dilayani dengan mobil bus, dan tidak masuk terminal (Kementerian Perhubungan, 2003).

C. Ciri Angkutan Pariwisata

Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya (Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, 2014). Ukuran kebutuhan satuan ruang parkir (SRP) pada pusat kegiatan parkir yang tetap pada tempat rekreasi terdapat pada **Tabel 1**.

Tabel 1.
Kapasitas Kendaraan

Luas Areal Total (100 m ²) 50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400
Kebutuhan (SRP) 103	109	115	122	146	196	295	494	892

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

D. Manajemen Parkir

Upaya-upaya untuk mensukseskan kebijakan parkir memerlukan langkah-langkah sebagai berikut:

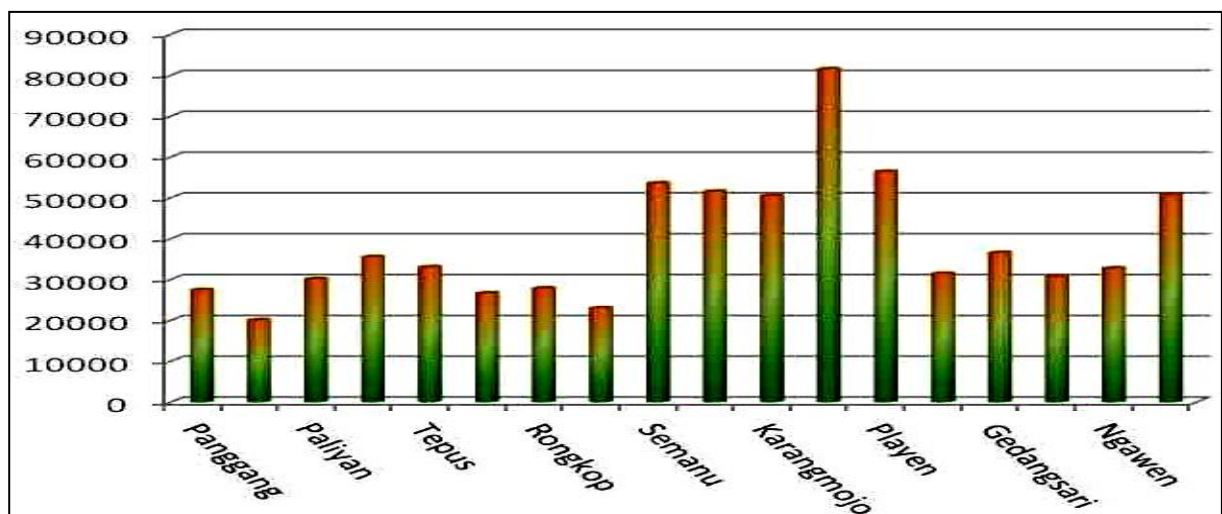
1. Menentukan lokasi parkir berdasarkan permintaan paling tinggi.
2. Tarif parkir awal harus terjangkau, seiring berjalannya waktu tarif tersebut ditingkatkan sampai mencapai tingkat okupansi yang optimal (sekitar 85% penuh pada jam puncak, untuk menjamin ketersediaan ruang parkir).
3. Lama parkir maksimum 3 sd 4 jam, agar ruang parkir dapat digunakan oleh beberapa pengunjung dalam satu hari.
4. Menetapkan standar parkir maksimum, bukan minimum dan melarang penyediaan ruang parkir baru untuk pembangunan yang baru (Breithaupt, 2011).

Park and ride/parkir dan menumpang adalah kegiatan parkir kendaraan pribadi di tempat parkir dan kemudian melanjutkan perjalanan dengan menggunakan bus atau kereta api. Banyak ditemukan di stasiun kereta api di pinggir kota ataupun stasiun/*shelter busway* di pinggir kota. Manfaat pengembangan fasilitas *park and ride* antara lain membantu

mengurangi kemacetan lalu lintas di pusat-pusat kegiatan, mendorong masyarakat untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum, mengurangi konsumsi bahan bakar dan emisi Gas rumah kaca karena angkutan umum menghasilkan emisi gas rumah kaca per penumpang km yang lebih rendah ketimbang menggunakan kendaraan pribadi, dan mengurangi kebutuhan ruang parkir di pusat kota (Wikipedia, 2007). Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan rencana umum tata ruang, analisis dampak lalu lintas dan kemudahan bagi Pengguna Jasa (Pemerintah Republik Indonesia, 2009).

E. Data Kependudukan Kabupaten Gunung Kidul

Kabupaten Gunung Kidul terdiri dari 18 kecamatan dan 144 desa, yaitu Kecamatan Panggang, Purwosari, Paliyan, Saptosari, Tepus, Tanjungsari, Rongkop, Girisubo, Semanu, Ponjong, Karangmojo, Wonosari, Playen, Patuk, Gedangsari, Nglipar, Ngawen dan Semin. Dari 144 desa, 16 desa masuk klasifikasi swasembada dan 128 desa masih swadaya. Jumlah penduduk terbanyak berada di Kecamatan Karangmojo lebih dari 8.000 penduduk.



Sumber: BPS Kabupaten Gunung Kidul, 2015

Gambar 1.
Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Gunungkidul Tahun 2014.

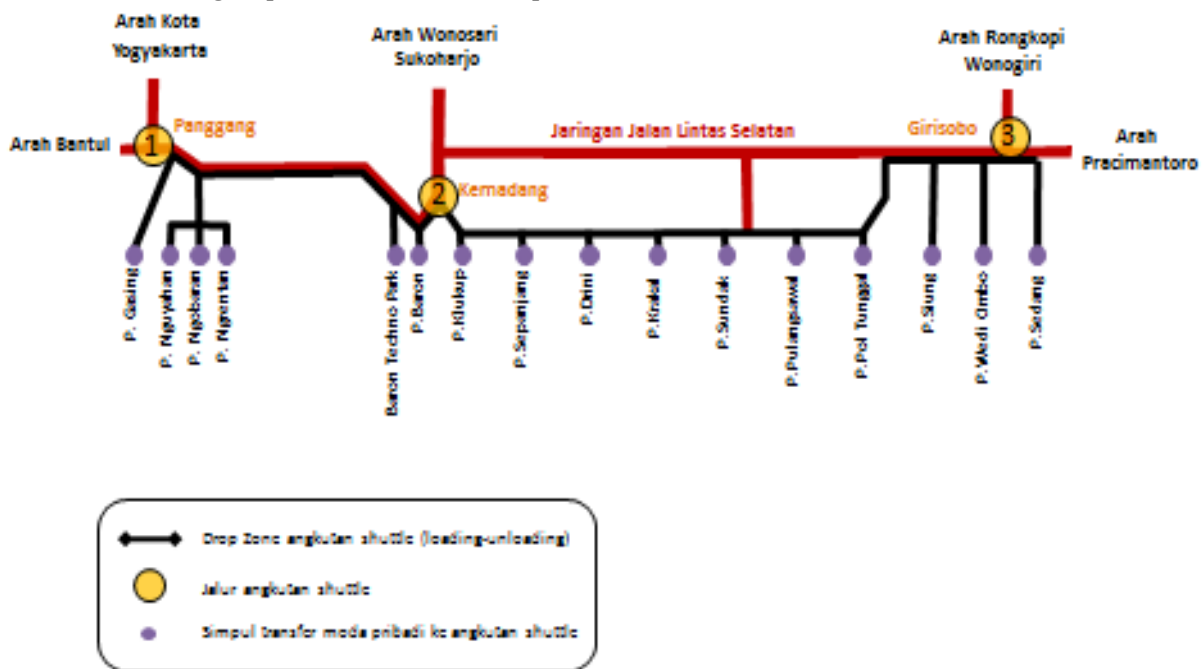
F. Penelitian Sebelumnya

Penelitian yang dilakukan sebelumnya berjudul Studi Pengembangan Angkutan *Shuttle* Destinasi Wisata di Kabupaten Gunung Kidul yang ditulis oleh Herma Juniati, dkk tahun 2015 dengan rekomendasi sebagai berikut:

1. Alternatif 1

Para wisatawan dengan kendaraan pribadi akan diarahkan menuju 3 (tiga) simpul transfer dari kendaraan pribadi ke *shuttle* bus, dengan posisi transfer berada pada

sisi barat daerah Panggang, sisi tengah daerah Kemandang, dan sisi timur daerah Girisubo. Disain rute diusulkan dalam 3 rute untuk menghemat waktu, dan masing-masing rute melayani 5 destinasi wisata pantai. Rute barat melayani pantai Gesing, Nguyahan, Ngobaran, Ngreanean, dan Baron. Rute tengah melayani pantai Kukup, Sepanjang, Drini, Krakal dan Sundak. Rute timur melayani Pantai Pulang, Indrayanti, Pok Tunggal, Siung, Wedi Ombo, dan Sadeng.



Sumber: Herma Juniati dan Reslyana Dwitasari, 2015

Gambar 2.

Alternatif 1 Rute Shuttle dan Rencana Lokasi Fasilitas Transfer.

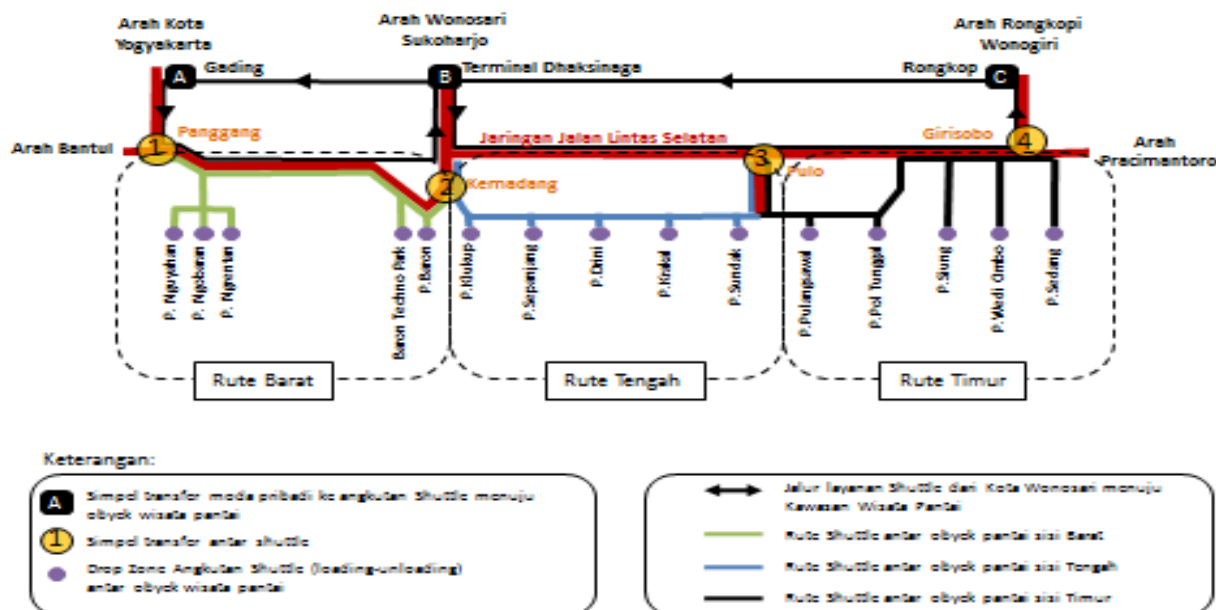
2. Alternatif 2

Menghadirkan 2 (dua) jenis *shuttle*:

- Layanan *shuttle* dengan rute Wonosari ke objek wisata pantai, dan
- Layanan *shuttle* antar objek wisata pantai.

Untuk mendukung layanan angkutan *shuttle* destinasi wisata di Kabupaten Gunung Kidul, perlu disiapkan fasilitas

simpul transfer dari kendaraan pribadi ke angkutan *shuttle* yang dilengkapi area parkir kendaraan pribadi wisatawan, di sekitar daerah Panggang dan Terminal Tipe A Dhaksinarga sisi timur (jalan lingkar luar) Wonosari, dan fasilitas transfer antar angkutan *shuttle* di 4 (empat) lokasi, yaitu Desa Panggang, Kemandang, Tepus, dan Girisubo.



Sumber: Herma Juniati dan Reslyana Dwitasari, 2015

Gambar 3.
Alternatif 2 Rute Shuttle dan Rencana Lokasi Fasilitas Transfer.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah pada penelitian sebelumnya merencanakan agar kendaraan pengunjung pantai Kabupaten Gunung Kidul parkir di terminal eksisting Dhaksinga (memanfaatkan terminal type A) yang berjarak rata-rata 27 km ke pantai, untuk kemudian beralih menggunakan kendaraan bis umum 3/4 atau angkutan pedesaan menuju tujuan wisata (memanfaatkan angkutan pedesaan eksisting), atau Pemda Kabupaten Gunung Kidul menyediakan beberapa lahan parkir/ transfer yang berjarak kurang dari 10 km dari pantai untuk tempat alih moda kendaraan pengunjung ke kendaraan pariwisata. Sementara dalam penelitian ini tidak merekomendasikan parkir kendaraan wisatawan tidak di Terminal Type A Dhaksinga karena terlalu jauh, dan angkutan pedesaan yang akan dimanfaatkan kurang layak. Melalui proses wawancara dengan Kepala Sub Bagian Rencana Dinas Pariwisata Kabupaten Gunung Kidul, diketahui bahwa Pemda Kabupaten Gunung Kidul memiliki lahan untuk parkir seluas kurang lebih 3 hektar di kawasan Pantai Krakal, yang relatif lebih dekat dengan 2 (dua) pintu masuk menuju kawasan pantai (Pos Pule Gundes dan Pos Tepus), sehingga pemanfaatan lahan parkir Krakal ini tidak akan terlalu banyak mengeluarkan biaya, dibanding dengan membeli dan membangun beberapa lokasi parkir di luar kawasan pantai. Penelitian ini outputnya adalah jumlah kendaraan pariwisata yang dibutuhkan, jumlah perjalanan kendaraan pariwisata, jadwal kendaraan pariwisata dan desain lokasi parkir Krakal.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini bersifat deskriptif menggunakan pendekatan metode penelitian kuantitatif metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara *random*, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik (Sugiyono, 2014). *Output* penelitian ini adalah perencanaan rute angkutan pariwisata dan rencana kegiatan transfer kendaraan pribadi ke angkutan pariwisata pada lokasi *park and ride* wisata pantai Kabupaten Gunung Kidul.

Jenis dan sumber data, yaitu data primer melalui hasil observasi, survei selama tiga hari pada saat *peak* hari terkait aksesibilitas, kondisi dan panjang jalan, wawancara dan kuisioner kepada para pemangku kepentingan, dan perangkat daerah/ SKPD Dinas Kebudayaan dan Kepariwisata, Dishubkominfo, BAPPEDA, para pengelola parkir di lokasi wisata, dan para wisatawan. Menurut Gay dan Diehl (1992), semakin banyak sampel yang diambil maka akan semakin representatif dan hasilnya dapat digeneralisir, namun ukuran sampel yang diterima akan sangat bergantung pada jenis penelitiannya, jika penelitiannya bersifat deskriptif, maka sampel minimunya adalah 10% dari populasi, sehingga apabila jumlah populasinya sebanyak 600, maka jumlah respondennya adalah 10 % berjumlah 60 responden.

Berdasarkan hasil pengamatan selama 3 hari berturut-turut dalam waktu puncak (09.00 s/d 12.00) didapat data primer antara lain jumlah kendaraan

wisatawan yang keluar dan masuk pos retribusi, jenis dan jumlah kendaraan parkir pada lahan parkir eksisting, rata-rata waktu parkir kendaraan wisatawan, jumlah wisatawan berdasarkan penjualan karcis retribusi, jarak antara pos retribusi dengan Pantai Baron dan Pantai Pulang Syawal (nama lain Pantai Indrayanti), titik penyempitan jalan, tikungan jalan dan tanjakan jalan akses menuju pos retribusi dan pantai. Data primer diambil dengan pengamatan langsung/observasi di lapangan dan *traffic*

counting (TC) kendaraan yang keluar dan masuk lokasi wisata melalui tempat pembayaran retribusi dan pada areal parkir eksisting dengan jumlah rata-rata sebanyak 600 wisatawan per hari. Data sekunder antara lain, data lokasi parkir pantai, data kependudukan, dan data jumlah wisatawan 5 (lima) tahun terakhir. Teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi teknik dan sumber (gabungan) (Sugiyono, 2010) sebagaimana terlihat pada **Gambar 4**.



Sumber: Sugiyono, 2012

Gambar. 4.
Teknik Pengumpulan Data.

Teknik analisis data bersifat induktif dimana hasil lebih menekankan makna daripada generalisasi. Dalam pengolahan hasil wawancara dan observasi dilakukan pendekatan kuantifikasi melalui pembobotan pada jawaban responden dan temuan di lapangan (Sugiyono, 2012).

Penelitian ini dilaksanakan di objek wisata Pantai Baron dan Indrayanti Kabupaten Gunung Kidul berdasarkan pertimbangan kemacetan yang timbul akibat tingginya animo wisatawan terhadap kedua objek wisata pantai ini, sehingga 2 (dua) lokasi ini sangat sesuai untuk menjadi lokasi utama penelitian.

Analisis dilakukan berdasarkan formulasi perhitungan sebagaimana tercantum dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 272 Tahun 1996 tentang Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, antara lain untuk menghitung waktu sirkulasi dari A (Parkir Krakal) ke B (Pantai Indrayanti) ke C (Pantai Baron) kembali ke A (Parkir Krakal), menggunakan rumus sebagai berikut:

$$CTABCA = (T_{AB} + T_{BC} + T_{CA}) + (\sigma_{AB} + \sigma_{BC} + \sigma_{CA}) + (TTA + TTB + TTC) \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan:

CTABCA = Waktu Sirkulasi A-B-C-A
 σ_{AB} = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B
 σ_{BC} = Deviasi waktu perjalanan dari B ke C
 σ_{CA} = Deviasi waktu perjalanan dari C ke A
 TTA = Waktu Henti Kendaraan di A
 TTB = Waktu Henti Kendaraan di B
 TTC = Waktu Henti Kendaraan di C

Formulasi yang digunakan untuk menghitung waktu antara (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) adalah sebagai berikut:

$$H = \frac{60 \cdot C \cdot Lf}{P} \dots\dots\dots (2)$$

Keterangan:

H = Waktu Antara
 C = Kapasitas Bis Sedang
 Lf = Load Factor
 = 70% = 0,7
 P = Penumpang Terbanyak

Formulasi yang digunakan untuk menghitung jumlah kendaraan per-waktu sirkulasi (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) adalah sebagai berikut:

$$K = \frac{CTABA}{H \times fA} \dots\dots\dots (3)$$

Keterangan:

K = Jumlah Kendaraan/Waktu Sirkulasi
 CTABA = Waktu Sirkulasi A-B-A
 H = Waktu Antara
 fA = Faktor Ketersediaan Kendaraan = 100% = 0,1

Formulasi yang digunakan untuk menghitung kebutuhan jumlah armada pada periode sibuk = K^1 antara pukul 09.00 dan pukul 12.00 = (W) = 3 Jam = 180 Menit (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996), adalah sebagai berikut:

$$K^1 = K \times \frac{W}{CTABA} \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan:

K^1 = Kebutuhan Kendaraan Pada jam Sibuk
 K = Kebutuhan Kendaraan/Waktu Sirkulasi
 W = Periode Waktu Sibuk
 = 09.00 - 12.00 = 3 Jam = 180 Menit
 CTABA = Waktu Sirkulasi A-B-A

Formulasi perhitungan persentase moda kendaraan eksisting (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996):

$$\% = \frac{\text{Jumlah Kendaraan Waktu Sibuk}}{\text{Jumlah Kendaraan Total Waktu Sibuk}} \dots\dots (5)$$

Formulasi perhitungan kapasitas parkir tiap moda (m²) (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996):

Jumlah Kendaraan Parkir Waktu Sibuk Eksisting
x SRP Kendaraan

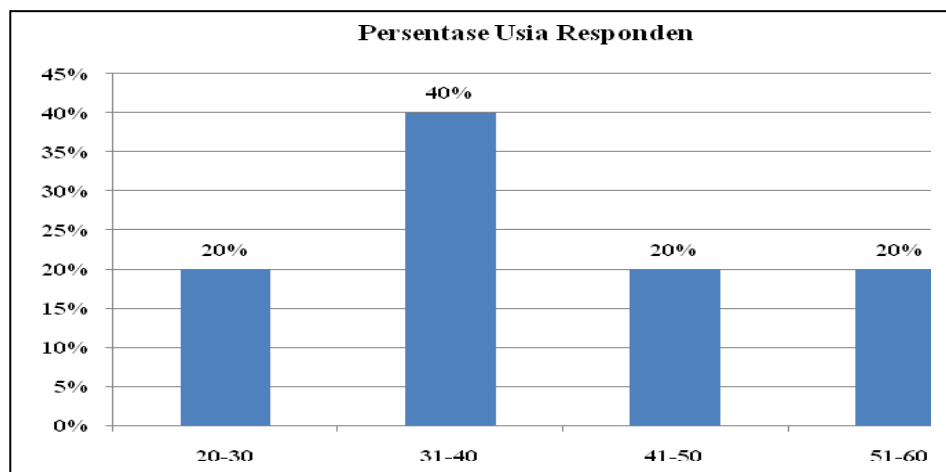
Formulasi perhitungan daya tampung berdasarkan jumlah kendaraan eksisting (m²) (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996):

Luas Lahan Parkir Tersedia x Persentase Moda
Kendaraan Eksisting

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Responden

Sampel studi ini berjumlah 60 sampel, masing-masing 30 sampel baik di Pantai Baron maupun di Pantai Indrayanti. Rata-rata pengunjung pantai Baron dan pantai Indrayanti rata-rata berusia 31 s/d 40 tahun, dan didominasi oleh jenis kelamin laki-laki. Pengunjung rata-rata berpendidikan sekolah menengah atas (SMA) dan sarjana (S1). Pekerjaan pengunjung mayoritas pegawai swasta dengan penghasilan rata-rata Rp. 1.500.000,-/bulan. Karakteristik usia responden/wisatawan dalam penelitian ini dapat dilihat pada **Gambar 5**.



Sumber: Pengolahan Data, 2016

Gambar. 5.
Persentase Usia Responden.

B. Formulasi Perencanaan Kebutuhan Angkutan Pariwisata

Formulasi perhitungan perencanaan kebutuhan angkutan pariwisata pantai Kabupaten Gunung Kidul menggunakan formulasi perhitungan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272 Tahun 1996 tentang Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir. Adapun perhitungan dilakukan untuk menghitung jumlah angkutan pariwisata, dan jumlah perjalanan yang dibutuhkan untuk mengakomodir wisatawan dan perhitungan kebutuhan ruang parkir berdasarkan jumlah kendaraan wisatawan eksisting, sehingga dapat diketahui luas areal parkir yang akan terpakai untuk parkir, dan luas lahan yang dapat digunakan untuk pembangunan sarana fasilitas umum pada lokasi tersebut.

Berikut ini adalah perhitungan sebagaimana tersebut di atas:

1. Jumlah Angkutan Pariwisata yang Dibutuhkan

Perhitungan jumlah kendaraan didasarkan pada kebutuhan kendaraan pada asumsi periode tersibuk, diketahui hal-hal sebagai berikut:

- Periode tersibuk antara pukul 09.00 dan 12.00 = 3 jam = 180 Menit
- Jumlah wisatawan/penumpang kendaraan wisatawan terbanyak (P) = 690 penumpang/waktu puncak
- Jenis alat angkutan adalah bus sedang dengan kapasitas masing-masing 30 penumpang
- Waktu perjalanan dari asal ke tujuan atau sebaliknya
(TAB/Parkir Krakal ke Pantai Indrayanti) = 5 menit
(TBC/Pantai Indrayanti ke Pantai Baron) = 15 menit
(TCA/Pantai Baron ke Parkir Krakal) = 10 menit

2. Waktu Sirkulasi

Maka perhitungan waktu sirkulasi dari A (Parkir Krakal) ke B (Pantai Indrayanti), B (Pantai Indrayanti) ke C (Pantai Baron) dan C (Pantai Baron) ke A (Parkir Krakal) adalah sebagai berikut:

$$\sigma_{AB} = 5\% \times 5 = 0,25$$

$$\sigma_{BC} = 5\% \times 15 = 0,75$$

$$\sigma_{CA} = 5\% \times 10 = 0,5$$

$$TT A = 10\% \times 5 = 0,5 \text{ menit}$$

$$TT B = 10\% \times 15 = 1,5 \text{ menit}$$

$$TT C = 10\% \times 10 = 1 \text{ menit}$$

Waktu sirkulasi dari A ke B ke C kembali ke A adalah:

$$\begin{aligned} CT ABCA &= (5+15+10) \\ &+ (0,25+0,75+0,5) + (0,5+1,5+1) \\ &= 34,5 \text{ menit} \end{aligned}$$

Tabel 2.
Perhitungan Jumlah Perjalanan Angkutan Pariwisata yang Diperlukan.

CT ABCA *)	P *)	C*)	H (2) (60x(3)x0,7)/P (2)	K (1)/(4) x 100%	W *)	K ¹ (5) x (6)/(1)
1	2	3	4	5	6	7
34,5	690	30	1,8	19	180	99

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2016

3. Waktu Antara

Maka waktu antara/jeda dari satu destinasi ke destinasi wisata pantai lainnya (H) adalah:

$$H = \frac{60 \times 30 \times 0,7}{690}$$

$$H = 1,8 \text{ menit}$$

4. Jumlah Kendaraan per-Waktu Sirkulasi

Jumlah kendaraan per-waktu sirkulasi adalah:

$$K = \frac{34,5}{1,8 \times 1}$$

$$K = 19 \text{ unit kendaraan}$$

5. Kebutuhan Jumlah Armada Pada Periode Sibuk

Kebutuhan jumlah armada pada periode sibuk = K¹ antara pukul 09.00 dan pukul 12.00 = (W) = 3 Jam = 180 Menit, adalah :

$$K^1 = K \times \frac{180}{34,5}$$

$$= 19 \times 5,22$$

$$K^1 = 99 \text{ trip kendaraan}$$

Jadwal Angkutan Pariwisata Pantai Krakal-Pantai Indrayanti-Pantai Baron-Pantai Krakal, digambarkan pada tabel berikut.

Tabel 3.
Jadwal Angkutan Pariwisata Pantai

No. Asal A	Tujuan B				Tujuan C				Tiba di A				No. Asal A	Tujuan B				Tujuan C				Tiba di A			
Tiba	Berangkat Tiba		Berangkat Tiba		Berangkat				Tiba	Berangkat Tiba		Berangkat Tiba		Berangkat		Tiba	Berangkat Tiba		Berangkat Tiba		Berangkat		Tiba	Berangkat Tiba	
1	9	9.05	9.06	9.21	9.22	9.32	32	9.56	10.01	10.02	10.17	10.18	10.28	64	10.53	10.58	10.59	11.14	11.15	11.25					
2	9.02	9.07	9.08	9.23	9.24	9.34	33	9.58	10.03	10.04	10.19	10.2	10.3	65	10.55	11	11.01	11.16	11.17	11.27					
3	9.04	9.09	9.1	9.25	9.26	9.36	34	9.59	10.04	10.05	10.2	10.21	10.31	67	10.57	11.02	11.03	11.18	11.19	11.29					
4	9.05	9.1	9.11	9.26	9.27	9.37	35	10.01	10.06	10.07	10.22	10.23	10.33	68	10.59	11.04	11.05	11.2	11.21	11.31					
5	9.07	9.12	9.13	9.28	9.29	9.39	36	10.03	10.08	10.09	10.24	10.25	10.35	69	11.02	11.07	11.08	11.23	11.24	11.34					
6	9.09	9.14	9.15	9.3	9.31	9.41	37	10.05	10.1	10.11	10.26	10.27	10.37	70	11.04	11.09	11.1	11.25	11.26	11.36					
7	9.11	9.16	9.17	9.32	9.33	9.43	38	10.07	10.12	10.13	10.28	10.29	10.39	71	11.05	11.1	11.11	11.26	11.27	11.37					
8	9.13	9.18	9.19	9.34	9.35	9.45	39	10.08	10.13	10.14	10.29	10.3	10.4	72	11.07	11.12	11.13	11.28	11.29	11.39					
9	9.14	9.19	9.2	9.35	9.36	9.46	40	10.1	10.15	10.16	10.31	10.32	10.42	73	11.09	11.14	11.15	11.3	11.31	11.41					
10	9.16	9.21	9.22	9.37	9.38	9.48	41	10.12	10.17	10.18	10.33	10.34	10.44	74	11.11	11.16	11.17	11.32	11.33	11.43					
11	9.18	9.23	9.24	9.39	9.4	9.5	42	10.14	10.19	10.2	10.35	10.36	10.46	75	11.13	11.18	11.19	11.34	11.35	11.45					
12	9.2	9.25	9.26	9.41	9.42	9.52	43	10.15	10.2	10.21	10.36	10.37	10.47	76	11.14	11.19	11.2	11.35	11.36	11.46					
13	9.22	9.27	9.28	9.43	9.44	9.54	44	10.17	10.22	10.23	10.38	10.39	10.49	77	11.16	11.21	11.22	11.37	11.38	11.48					
14	9.23	9.28	9.29	9.44	9.45	9.55	45	10.19	10.24	10.25	10.4	10.41	10.51	78	11.18	11.23	11.24	11.39	11.4	11.5					
15	9.25	9.3	9.31	9.46	9.47	9.57	46	10.21	10.26	10.27	10.42	10.43	10.53	79	11.2	11.25	11.26	11.41	11.42	11.52					
16	9.27	9.32	9.33	9.48	9.49	9.59	47	10.23	10.28	10.29	10.44	10.45	10.55	80	11.22	11.27	11.28	11.43	11.44	11.54					
17	9.29	9.34	9.35	9.5	9.51	10.01	48	10.24	10.29	10.3	10.45	10.46	10.56	81	11.23	11.28	11.29	11.44	11.45	11.55					
18	9.31	9.36	9.37	9.52	9.53	10.03	49	10.26	10.31	10.32	10.47	10.48	10.58	82	11.25	11.3	11.31	11.46	11.47	11.57					
19	9.32	9.37	9.38	9.53	9.54	10.04	50	10.28	10.33	10.34	10.49	10.5	11	83	11.27	11.32	11.33	11.48	11.49	11.59					
20	9.34	9.39	9.4	9.55	9.56	10.06	51	10.3	10.35	10.36	10.51	10.52	11.02	85	11.31	11.36	11.37	11.52	11.53	12.03					
21	9.36	9.41	9.42	9.57	9.58	10.08	52	10.32	10.37	10.38	10.53	10.54	11.04	86	11.32	11.37	11.38	11.53	11.54	12.04					
22	9.38	9.43	9.44	9.59	10	10.1	53	10.33	10.38	10.39	10.54	10.55	11.05	87	11.34	11.39	11.4	11.55	11.56	12.06					
23	9.4	9.45	9.46	10.01	10.02	10.12	54	10.35	10.4	10.41	10.56	10.57	11.07	88	11.36	11.41	11.42	11.57	11.58	12.08					
24	9.41	9.46	9.47	10.02	10.03	10.13	55	10.37	10.42	10.43	10.58	10.59	11.09	89	11.38	11.43	11.44	11.59	12	12.1					
25	9.43	9.48	9.49	10.04	10.05	10.15	56	10.39	10.44	10.45	11	11.01	11.11	90	11.4	11.45	11.46	12.01	12.02	12.12					
26	9.45	9.5	9.51	10.06	10.07	10.17	57	10.41	10.46	10.47	11.02	11.03	11.13	91	11.41	11.46	11.47	12.02	12.03	12.13					
27	9.47	9.52	9.53	10.07	10.08	10.18	58	10.42	10.47	10.48	11.03	11.04	11.14	92	11.43	11.48	11.49	12.04	12.05	12.15					
28	9.49	9.54	9.55	10.1	10.11	10.21	59	10.44	10.49	10.5	11.05	11.06	11.16	94	11.47	11.52	11.53	12.08	12.09	12.19					
29	9.5	9.55	9.56	10.11	10.12	10.22	60	10.46	10.51	10.52	11.07	11.08	11.18	95	11.49	11.54	11.55	12.1	12.11	12.21					
30	9.52	9.57	9.58	10.13	10.14	10.24	61	10.48	10.53	10.54	11.09	11.1	11.2	96	11.5	11.55	11.56	12.11	12.12	12.22					
31	9.54	9.59	10	10.15	10.16	10.26	62	10.5	10.55	10.56	11.11	11.12	11.22	97	11.52	11.57	11.58	12.13	12.14	12.24					
32	9.56	10.01	10.02	10.17	10.18	10.28	63	10.51	10.56	10.57	11.12	11.13	11.23	98	11.54	11.59	12	12.15	12.16	12.26					
33	9.58	10.03	10.04	10.19	10.2	10.3	64	10.53	10.58	10.59	11.14	11.15	11.25	99	11.56	12.01	12.02	12.17	12.18	12.28					

Sumber: Pengolahan Data, 2016

6. Rute yang Direncanakan

Direncanakan angkutan pariwisata pantai menggunakan rute Parkir

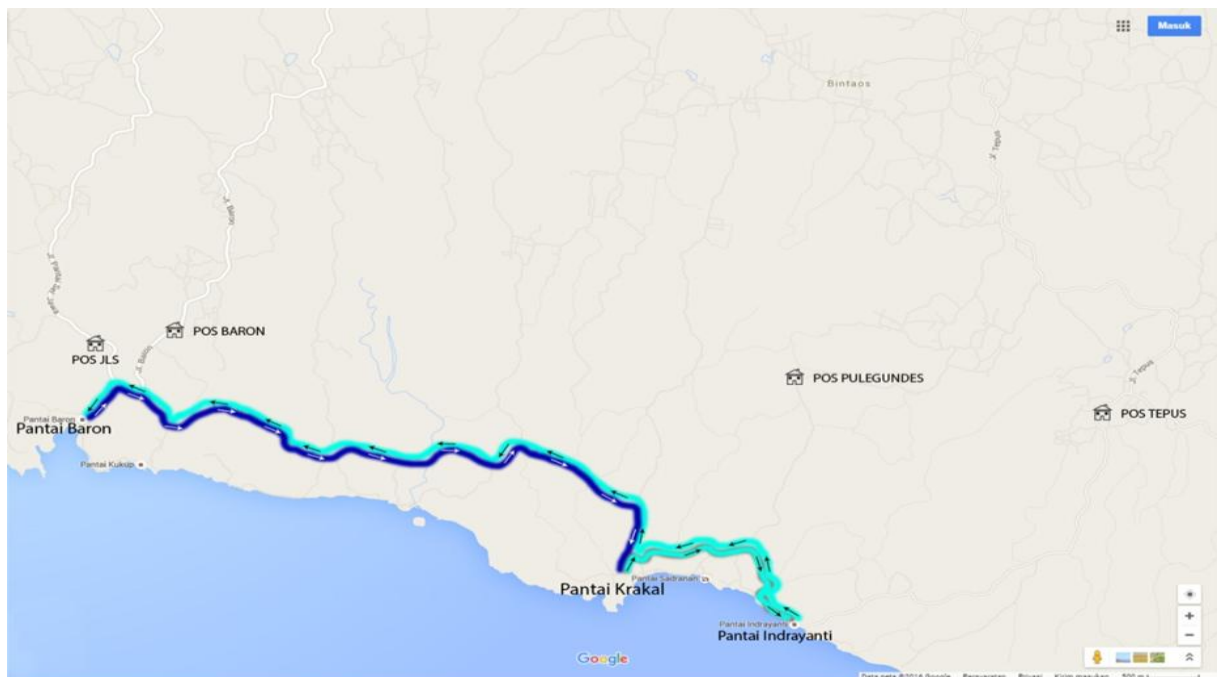
Krakal - Pantai Indrayanti - Pantai Baron - Parkir Krakal.



Sumber: Pengembangan Rute Berdasarkan Rute Sebelumnya, 2016

Gambar 6.

Rute Parkir Krakal – Pantai Indrayanti/ Pulang Syawal - Pantai Baron - Parkir Krakal.



Sumber: Pengembangan Rute, Google Map, 2016

Keterangan:

- Jalur Arah Pergi Bis Pariwisata
- Jalur Arah Pulang Bis Pariwisata

Gambar 7.

Rute Angkutan Pariwisata.

C. Kebutuhan Ruang Parkir

Rencana pengoperasian *park and ride* dan alih moda di parkir Pantai Krakal dan rencana angkutan pariwisata dari parkir Krakal - Pantai Indrayanti - Pantai Baron dilakukan dengan

mendorong pengunjung untuk memarkirkan kendaraannya di sentral parkir Krakal yang saat ini sudah dimiliki oleh Pemerintah Kabupaten Gunung Kidul seluas 30.000 m², untuk kemudian alih moda menggunakan bis angkutan pariwisata ukuran sedang (30 seat),

mengingat lebar jalan menuju lokasi pantai Baron dan pantai Indrayanti relatif sempit (± 10 m) apabila dilalui oleh kendaraan pariwisata pengunjung yang rata-rata berukuran besar.

Perencanaan dan pengoperasian fasilitas parkir destinasi wisata pantai Kabupaten Gunung Kidul:

Jenis kegiatan = Lokasi Pariwisata

Luas lahan parkir = 30.000 m²

Standar Ketersediaan Ruang Parkir = 3,5-7,5.

Ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan rekreasi ditentukan berdasarkan **Tabel 4**, untuk kapasitas ruang parkir berdasarkan moda tersaji pada **Tabel 5**.

Tabel 4.
Standar Satuan Ruang Parkir Kendaraan

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)	
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00	12
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00	13
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00	15
2. Bus/truk	3,40x 12,50	43
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00	1,5

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

Tabel 5.
Kapasitas Ruang Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan Parkir (per hari)	Persentase (%)	SRP (m ²)	Kapasitas Parkir (m ²)	Kapasitas Parkir yang Terpakai (m ²)
Mobil Penumpang	343	35	13	10.352	4.459,0
Bus Sedang, Bus Besar	178	18	43	5.372	7.654,0
Motor	473	48	1,5	14.276	709,5
Total	994	100		30.000	12.823

Sumber: Pengolahan data, 2016

Berdasarkan **Tabel 5** di atas, maka kapasitas parkir yang diperlukan berdasarkan kondisi eksisting adalah sebesar 12.823 m² dan sisa lahan parkir Krakal yang dapat digunakan untuk pengembangan sarana fasilitas umum (fasum), lokasi niaga (supermarket, dan lain-lain) dan peningkatan jumlah wisatawan destinasi wisata pantai Kabupaten Gunung Kidul adalah:

$$\begin{aligned}
 &= \text{Luas lahan parkir Krakal-Daya Tampung} \\
 &\text{Berdasarkan Jumlah Kendaraan Eksisting (m}^2\text{)} \\
 &= 30.000 \text{ m}^2 - 12.823 \text{ m}^2 \\
 &= 17178 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Pemanfaatan lahan parkir yang dimiliki pemerintah Kabupaten Gunung Kidul sebesar 30.000 meter² lokasi berada di dekat pantai Krakal, apabila dihitung berdasarkan jumlah kendaraan parkir eksisting, maka luas lokasi lahan terpakai berdasarkan jenis kendaraan dengan satuan ruang parkir (SRP) mobil penumpang 13 m², bus 43 m² dan sepeda motor 1,5 m², adalah seluas 4.459 m²

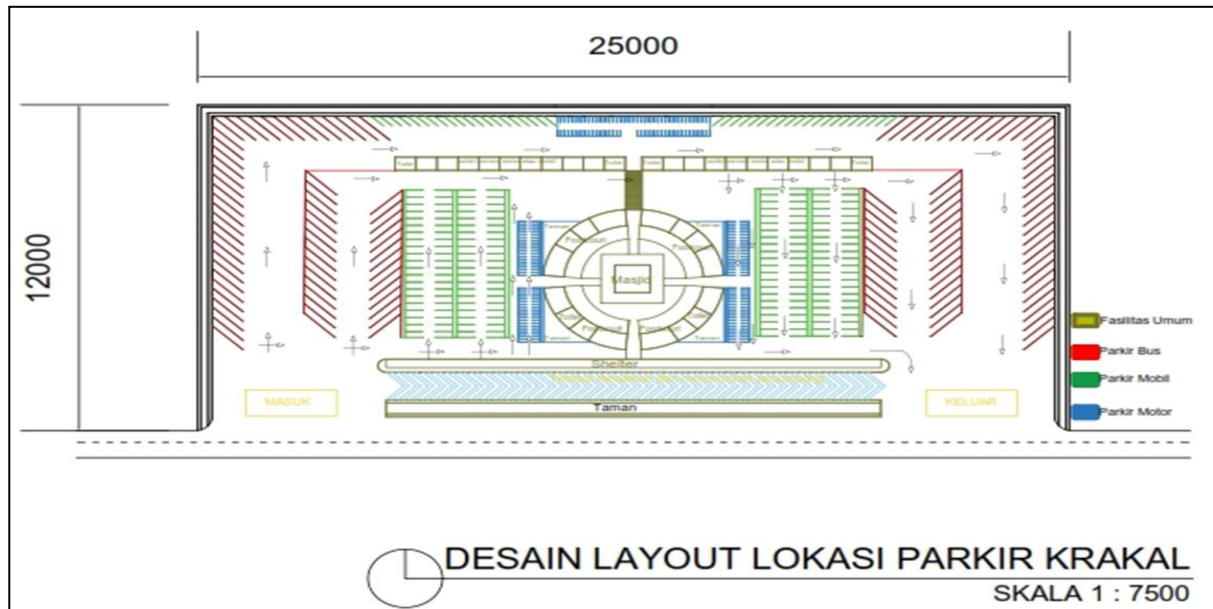
digunakan oleh parkir mobil penumpang eksisting, 7.654 m² digunakan oleh parkir bus sedang dan besar, dan 709.5 m² digunakan oleh parkir motor. Berdasarkan hal tersebut maka luas total lahan parkir Krakal yang digunakan untuk parkir kendaraan eksisting adalah seluas 12.823 m², dan terdapat sisa lahan sebesar 17.177 m² yang dapat digunakan untuk fasilitas *shelter*, fasilitas umum, area komersil, bengkel dan pengembangan parkir. Desain Lokasi Parkir Krakal yang dimiliki Pemerintah Kabupaten Gunung Kidul tersaji pada **Gambar 8**.

D. Desain Lokasi *Park and Ride*

Luas fasilitas parkir Krakal di desain (panjang x lebar) 25.000 meter x 12.000 meter. Fasilitas umum yang direncanakan di lokasi parkir Krakal antara lain taman, *food court*, toilet dan mesjid berada di tengah-tengah lokasi parkir Krakal dengan konsep melingkar. Fasilitas bengkel, toilet dan tempat istirahat pengemudi berada di bagian belakang dengan konsep memanjang. Berdasarkan hasil pengamatan selama tiga hari dalam puncak hari (Pukul

09.00 s.d. 12.00 WIB), diketahui bahwa lokasi parkir Krakal di desain untuk menampung kendaraan pada waktu puncak kunjungan wisatawan. Jumlah lots parkir pada parkir Krakal antara lain 124 lot parkir untuk bis, 208 lot parkir untuk mobil, 225 lot parkir untuk motor. Ruang terbuka hijau (taman) berada di 5 lokasi, berhadapan dengan *shelter*, dan empat

lokasi lain berada di sekeliling fasilitas umum. *Shelter* untuk angkutan pariwisata keluar masuk berada di bagian depan lokasi parkir Krakal. Lebar jalan di dalam lokasi parkir Krakal bervariasi mulai dari 12, 10 dan 6 meter. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar desain *layout* lokasi parkir Krakal sebagai berikut.



Sumber: Pengolahan Data 2016

Gambar 8.
Desain *Layout* Lokasi Parkir Krakal.

KESIMPULAN

Rencana pengoperasian angkutan pariwisata pantai Baron dan Pantai Indrayanti dilakukan dengan mendorong pengunjung untuk memarkirkan kendaraannya di sentral parkir Krakal untuk kemudian alih moda menggunakan bis angkutan pariwisata ukuran sedang. Rute angkutan pariwisata pantai adalah Parkir Krakal - Pantai Indrayanti - Pantai Baron - Parkir Krakal. Angkutan pariwisata pantai direncanakan menggunakan bus berukuran sedang dengan kapasitas 30 penumpang. Waktu perjalanan dari parkir Krakal ke pantai Indrayanti ditempuh selama 5 menit, dari pantai Indrayanti ke pantai Baron ditempuh selama 15 menit, dan waktu perjalanan dari Pantai Baron ke parkir Krakal ditempuh selama 10 menit. Jumlah angkutan pariwisata yang diperlukan per-waktu sirkulasi dengan waktu antara 1.8 menit adalah sebanyak 19 unit kendaraan. Jumlah perjalanan yang diperlukan pada periode sibuk pukul 09.00 - 12.00 adalah sebesar 99 trip perjalanan. Total lahan parkir Krakal yang digunakan untuk parkir kendaraan eksisting adalah seluas 12.823 m², dapat menampung parkir untuk 124 bis, 208 mobil, dan 225 motor sehingga terdapat sisa lahan sebesar 17.177 m² yang dapat digunakan untuk peruntukan *shelter*, fasilitas umum,

area komersil, bengkel dan pengembangan parkir yang akan datang.

SARAN

Pelebaran jalan pada titik-titik jalan yang menanjak, menuju tempat retribusi (Baron dan Pule Gundes) dan Pantai Baron, Indrayanti perlu segera dilakukan terutama pada jalur Pantai Baron-Indrayanti-pos Pule Gundes, sehingga pertemuan dua kendaraan berlawanan arah pada jalur ekstrim (menanjak, menikung) dapat dilakukan dengan lancar, dan dampak kemacetan yang timbul karena pengemudi tidak siap dapat diminimalisir. Pemasangan rambu lalu lintas pada beberapa titik lajur jalan Pantai Baron-Indrayanti-pos Pule Gundes sebagai peringatan terjadinya penyempitan jalan, tikungan tajam, dan tanjakan serta kaca cembung jalan yang berguna untuk melihat dari berbagai arah di jalanan, sehingga pengguna jalan bisa melihat lawan arah pada jalur dengan arah pandang negatif atau dari persimpangan lainnya, penting untuk menjadi skala prioritas. Dukungan pemerintah untuk pengembangan angkutan pariwisata perlu segera dihadirkan berupa peraturan daerah yang mengatur tata kelola angkutan pariwisata pantai di Kabupaten Gunung Kidul, dan menumbuhkan partisipasi

masyarakat terhadap kehadiran angkutan pariwisata. Dukungan anggaran bagi pengembangan wisata ini diperlukan sehingga pengembangan pariwisata di Kabupaten Gunung Kidul akan meningkat secara signifikan. Saran untuk penelitian lanjutan adalah mengenai skema pembiayaan baik subsidi maupun non subsidi melalui penghitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan pariwisata pantai Kabupaten Gunung Kidul, dan penelitian lebih lanjut mengenai rencana pelebaran jalan akses menuju pantai, sehingga memenuhi aturan keselamatan berkendara.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Dishubkominfo, Dinas Pekerjaan Umum, Kantor Pertanahan dan Tata Ruang, BAPPEDA Kabupaten Gunung Kidul dan Propinsi DI Yogyakarta, para pengelola parkir pantai, dan para wisatawan sebagai responden yang telah mendukung dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Breithaupt, Manfred. 2011. *Manajemen Parkir: Sebuah Kontribusi Menuju Kota yang Layak Huni*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta.
- Juniati, Herma., Dwitasari, Reslyana. 2015. *Studi Pengembangan Angkutan Shuttle Destinasi Wisata di Kabupaten Gunung Kidul*. Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda. Volume 13/Nomor 03/ September/2015 halaman 147-158. Jakarta.
- Sidauruk, Ronaldo Natalius. 2015. *Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari*. (Online). <http://e-journal.uaajy.ac.id>.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2013. *Mahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Tri, Ganis. 2016. *Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan*.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1990. *Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1990 tentang Kepariwisataaan*. Jakarta.
- Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. 2014. *Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nomor 14 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan Wisata*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*. Jakarta.