

BAB VI

PEMBAHASAN

6.1 Umum

Dalam studi kasus ini dibagi menjadi empat permasalahan masing-masing mengevaluasi dan menganalisis pemecahan masalah di obyek wisata Kraton Yogyakarta. Evaluasi dan analisis tersebut mengacu pada tinjauan pustaka yang pada bab dua telah dijabarkan, hal ini disebabkan persoalan waktu dan minimnya data-data yang didapat. Adapun evaluasi dan analisis tersebut sebagai berikut ini.

1. Analisis tingkat pelayanan jalan pada ruas jalan Alun-alun Utara, jalan Kauman dan jalan H. Agus Salim.

Analisis ini dipergunakan untuk mengetahui tinggi rendahnya pelayanan jalan terhadap arus lalu lintas pada kawasan Kraton sehingga dapat diketahui apakah jalan tersebut masih layak dipergunakan sebagai sarana parkir (*on street parking*) atau harus dipindahkan ke taman parkir (*off street parking*) yang lebih layak.

2. Analisis pengaruh bangkitan parkir kendaraan di kawasan Kraton terhadap kapasitas jalan Alun-alun Utara.

Analisis bangkitan parkir di jalan Alun-alun Utara dipergunakan untuk mengetahui besarnya peningkatan permintaan parkir yang terjadi pada satuan waktu tertentu di kawasan tersebut.

3. Evaluasi karakteristik bangkitan parkir di kawasan Kraton.
Evaluasi ini dimaksudkan untuk mengetahui besarnya potensi bangkitan parkir kendaraan pada tiap obyek wisata di kawasan Kraton.
4. Evaluasi fasilitas parkir.
Dalam mengevaluasi fasilitas parkir di kawasan Kraton yaitu taman parkir Bank Indonesia dan taman parkir Ngabean. Hal ini untuk mengetahui optimalisasi kedua fasilitas parkir tersebut untuk mengantisipasi besarnya permintaan parkir pada kondisi puncak wisata (liburan sekolah) di kawasan Kraton.
5. Analisis pemecahan masalah parkir di kawasan Kraton.
Untuk menganalisis pemecahan masalah parkir ini sangat dipengaruhi faktor-faktor sebagai berikut:
 - a) identifikasi daerah wisata di kawasan Kraton,
 - b) evaluasi pergerakan kendaraan bus wisata,
 - c) kajian pengaturan perparkiran bus wisata di kawasan Kraton Yogyakarta.

6.2 Analisis Tingkat Pelayanan Jalan Pada Ruas Jalan Alun-Alun Utara, Jalan Kauman dan Jalan H. Agus Salim

Tingkat pelayanan digunakan untuk mengukur kualitas perjalanan, ditunjukkan dengan rasio perbandingan antara volume dan kapasitas (v/c). Suatu jalan dapat memberikan pelayanan yang memadai, maka volume pelayanan harus lebih kecil dari kapasitas jalan itu sendiri atau $v/c < 1$.

Volume lalu lintas pada ruas jalan Alun-alun Utara, jalan H. Agus Salim dan jalan Kauman dapat dilihat pada tabel berikut ini.

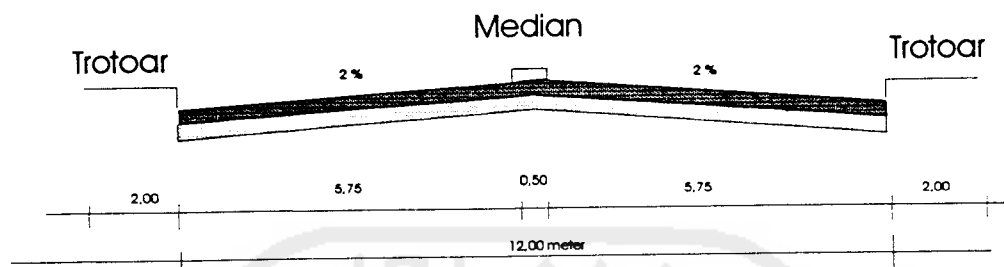
Tabel 6.1 Volume Lalu Lintas

No	RUAS JALAN	PANJANG JALAN (m)	LEBAR JALAN (m)	VOLUME (smp/j)
1.	Jl. Alun-alun Utara	924	2 x 5,75	460
2.	Jl. Kauman	270	7	423
3.	Jl. H. Agus Salim	462,5	6,5	356

Sumber: Data Primer, 1997

Perhitungan kapasitas untuk ketiga ruas jalan yang ada meliputi ruas jalan Alun-alun Utara, jalan Kauman dan jalan H. Agus Salim sebagai berikut ini.

1) Kapasitas jalan Alun-alun Utara.



Gambar 6.1 Penampang Melintang Jl. Alun-alun Utara

Rumus: $C = C_o \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$

Perhitungan:

a) C_o = kapasitas dasar.

i) tipe jalan 4/2 D.

Tabel 6.2 Jumlah Lajur

Lebar Jalur Efektif	Jumlah Lajur
5 - 10,5	2
10,5 - 16	4

Sumber: Jalan Perkotaan, MKJI 1996

ii) Kapasitas dasar = 1650 smp/jam untuk per lajur (lihat tabel 3.1), diperoleh kapasitas dasar untuk ruas jalan Alun-alun Utara = $2 \times 2 \times 1650 = 6600$ smp/jam.

b) FC_W = faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu lintas.

i) Tipe jalan 4/2 D,

ii) lebar jalur lalu lintas efektif = $5,75 \text{ m} / 2 = 2,875$ meter per lajur,

- iii) faktor penyesuaian kapasitas (FC_w) = 0,92, selanjutnya lihat tabel 3.2.
- c) FC_{SP} = faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah.
- i) pemisahan arah 50% - 50%,
 - ii) faktor penyesuaian kapasitas FC_{SP} , untuk 4 lajur 2 arah = 1,00 (lihat tabel 3.3).
- d) FC_{SF} = faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping.
- i) kelas hambatan samping = sedang,
 - ii) faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kerb penghalang, FC_{SF} = 0,98 (lihat tabel 3.4).
- e) FC_{CS} = faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.
- i) Jumlah penduduk kota Yogyakarta tahun 1990 sebanyak = 922.875 jiwa (menurut BPS D.I.Y.), ukuran kota = 0,5 - 1,0 (juta penduduk), kelas ukuran kota Yogyakarta adalah kota sedang (lihat tabel 6.3),
 - ii) faktor penyesuaian untuk ukuran kota, FC_{CS} = 0,94 (lihat tabel 3.5).

Tabel 6.3 Kelas Ukuran Kota

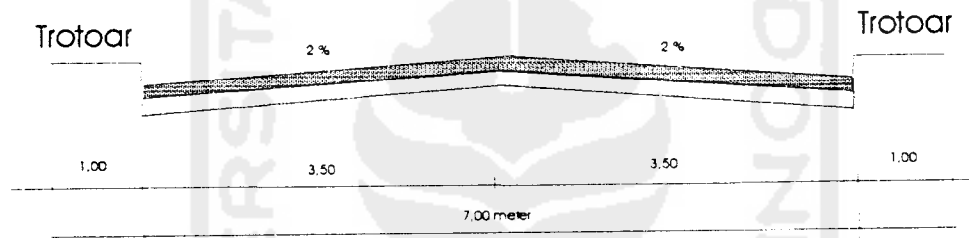
Ukuran Kota (juta penduduk)	Kelas Ukuran Kota (CS)
< 0,1	Sangat kecil
0,1 - 0,5	Kecil
0,5 - 1,0	Sedang
1,0 - 3,0	Besar
> 3,0	Sangat besar

Sumber: Jalan Perkotaan, MKJI 1996

Dari uraian faktor-faktor kapasitas tersebut di atas, maka penentuan kapasitas untuk ruas jalan Alun-alun Utara pada kondisi sesungguhnya adalah:

$$\begin{aligned} C &= C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \text{ (smp/jam)} \\ &= 6600 \times 0,92 \times 1,00 \times 0,98 \times 0,94 \\ &= 5594 \text{ smp/jam.} \end{aligned}$$

2) Kapasitas ruas jalan Kauman.



Gambar 6.2 Penampang Melintang Jl. Kauman

Rumus: $C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$

Perhitungan:

a) C_0 = kapasitas dasar.

i) Tipe jalan = 2/2 UD,

ii) C_0 = 2900 smp/jam (total dua arah), lihat tabel 3.1.

b) FC_W = faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu lintas.

i) Tipe jalan = 2/2 UD,

ii) lebar jalur lalu lintas efektif untuk total dua arah = 7,00 meter,

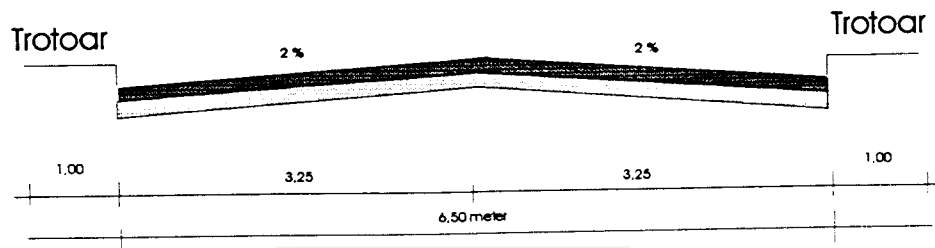
iii) faktor penyesuaian kapasitas, $FC_W = 1,00$ (lihat tabel 3.2).

- c) FC_{SP} = faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah.
- i) Tipe jalan = 2/2 UD,
 - ii) pemisahan arah lalu lintas = 50% - 50%,
 - iii) $FC_{SP} = 1,00$ (lihat tabel 3.3).
- d) FC_{SF} = faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping.
- i) Tipe jalan = 2/2 UD,
 - ii) kelas hambatan samping = tinggi,
 - iii) jarak kerb penghalang = 1,00 meter,
 - iv) faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kerb penghalang $FC_{SF} = 0,81$ (lihat tabel 3.4).
- e) FC_{CS} = faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.
- i) Ukuran kota = 0,5 - 1,0 (juta penduduk), kelas ukuran kota Yogyakarta adalah kota sedang (lihat tabel 6.3),
 - ii) faktor penyesuaian untuk ukuran kota, $FC_{CS} = 0,94$ (lihat tabel 3.5).

Dari uraian faktor-faktor kapasitas tersebut di atas, maka penentuan kapasitas untuk ruas jalan Kauman pada kondisi sesungguhnya adalah:

$$\begin{aligned}
 C &= C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \text{ (smp/jam)} \\
 &= 2900 \times 1,00 \times 1,00 \times 0,81 \times 0,94 \\
 &= 2208 \text{ smp/jam.}
 \end{aligned}$$

3) Kapasitas ruas jalan H. Agus Salim.



Gambar 6.3 Penampang Melintang Jl. H. Agus Salim

Rumus: $C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$

Perhitungan:

- a) C_0 = kapasitas dasar.
 - i) Tipe jalan = 2/2 UD,
 - ii) kapasitas dasar, $C_0 = 2900$ smp/jam (total dua arah), dapat dilihat pada tabel 3.1.
- b) FC_W = faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu lintas.
 - i) Tipe jalan = 2/2 UD,
 - ii) lebar jalur lalu lintas efektif untuk total dua arah = 6,50 meter,
 - iii) faktor penyesuaian kapasitas, $FC_W = 0,87$ (lihat tabel 3.2).
- c) FC_{SP} = faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah.
 - i) Tipe jalan = 2/2 UD,
 - ii) pemisahan arah lalu lintas = 50% - 50%,
 - iii) $FC_{SP} = 1,00$ (lihat tabel 3.3).

- d) FC_{SF} = faktor penyesuaian kapasitas hambatan samping.
- i) Tipe jalan = 2/2 UD,
 - ii) kelas hambatan samping = tinggi,
 - iii) jarak kerb penghalang = 1,00 meter,
 - iv) faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kerb penghalang $FC_{SF} = 0,81$ (lihat tabel 3.4).
- e) FC_{CS} = faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.
- i) Ukuran kota 0,5 – 1,0 (juta penduduk), kelas ukuran kota Yogyakarta adalah kota sedang (lihat tabel 6.3),
 - ii) faktor penyesuaian untuk ukuran kota, $FC_{CS} = 0,94$.

Dari uraian faktor-faktor kapasitas tersebut di atas, maka penentuan kapasitas untuk ruas jalan Kauman pada kondisi sesungguhnya adalah:

$$\begin{aligned}
 C &= C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \text{ (smp/jam)} \\
 &= 2900 \times 0,87 \times 1,00 \times 0,81 \times 0,94 \\
 &= 1921 \text{ smp/jam.}
 \end{aligned}$$

Dari hasil hitungan kapasitas ketiga ruas jalan tersebut di atas, apabila dikaitkan dengan besaran volume lalu lintas yang ada (jam puncak) didapat besaran v/c , seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 6.4 Kapasitas Jalan

No	RUAS JALAN	PANJANG JALAN (m)	LEBAR JALAN (m)	KAPASITAS (smp/j)	v/c
1.	Jl. Alun-alun Utara	924	2 x 5,75	5594	0,08
2.	Jl. Kauman	270	7	2208	0,19
3.	Jl. H. Agus Salim	462,5	6,5	1921	0,18

Sumber: Data Primer, 1997

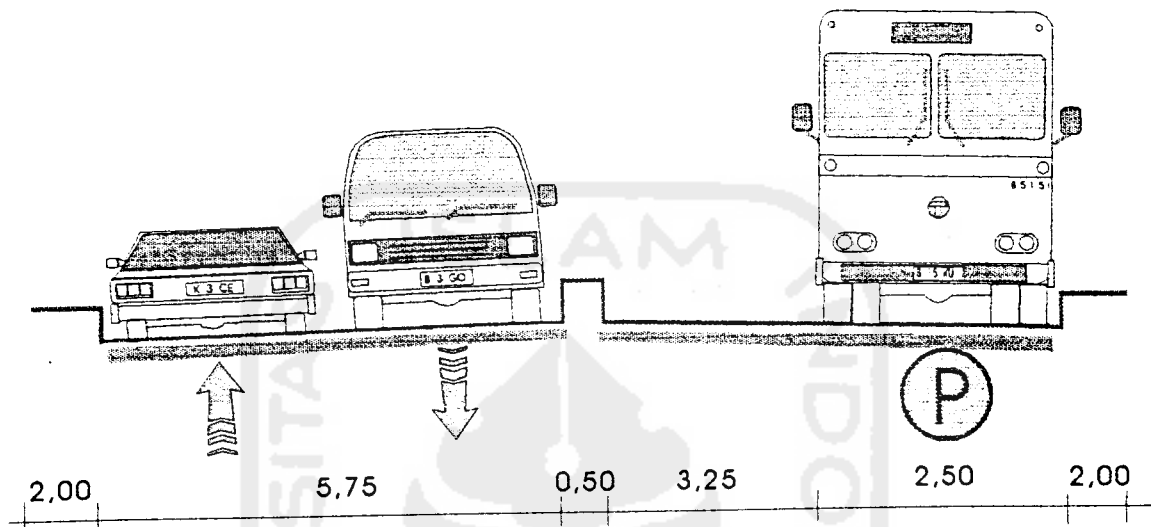
Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa untuk ketiga ruas jalan tersebut memiliki v/c yang relatif kecil, yaitu masih $< 0,2$ yang berarti volume lalu lintas yang lewat di ruas jalan tersebut masih lebih kecil bila dibandingkan dengan kapasitas jalan yang tersedia. Perhitungan kapasitas ruas jalan pada lokasi studi secara rinci dapat dilihat pada lampiran 33.

6.3 Analisis Pengaruh Bangkitan Parkir Kendaraan di Kawasan Kraton Terhadap Kapasitas Jalan Alun-alun Utara.

Konsentrasi aktifitas parkir kendaraan yang terjadi di pusat-pusat kegiatan (pasar, kawasan wisata, perkantoran dan lain-lain) merupakan pembangkit parkir yang potensial. Secara umum masalah utama yang terjadi adalah jarang sekali tersedia ruang parkir yang memadai untuk melayani permintaan parkir yang terus meningkat, akibatnya kegiatan parkir dilakukan di badan jalan yang pada akhirnya akan mengurangi kapasitas jalan dan menimbulkan hambatan maupun kemacetan lalu lintas. Aktifitas parkir bus wisata di ruas jalan Alun-alun Utara sisi barat mengurangi kapasitas jalan yang ada.

Kapasitas ruas jalan Alun-alun Utara pada saat ada aktifitas parkir bus wisata berdasarkan pengamatan masih banyak kendaraan yang parkir di badan jalan, yang mengakibatkan berkurangnya lebar efektif jalan sehingga terjadi penurunan tingkat

pelayanan jalan, lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 6.4 Parkir Bus Wisata di Ruas Jalan Alun-alun Utara

Dari gambar di atas tampak bahwa pada jalan Alun-alun Utara terjadi pengurangan lebar efektif jalan sebesar 2,50 meter, Sisa lebar jalan sebesar 3,25 meter pada sisi barat relatif tidak berfungsi bagi lalu lintas di ruas jalan tersebut. Arus lalu lintas dari arah selatan cenderung menggunakan jalan sisi timur, sehingga ruas jalan pada sisi timur menerima beban lalu lintas dari dua arah yang mengakibatkan beban fisik jalan juga menjadi bertambah.

Rumus:

$$\begin{aligned}
 C &= C_o \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \\
 &= 2900 \times 0,87 \times 1,00 \times 0,78 \times 0,94 \\
 &= 1850 \text{ smp/jam.}
 \end{aligned}$$

- a) Kapasitas akibat adanya parkir di badan jalan Alun-alun Utara adalah 1850 smp/jam, sedangkan kapasitas sesungguhnya adalah 5594 smp/jam.
- b) Prosentase penurunan kapasitas akibat adanya parkir di badan jalan Alun-alun Utara:

$$\begin{aligned}
 &= \frac{5594 - 1850}{5594} \times 100 \% \\
 &= \frac{3744}{5594} \times 100 \% \\
 &= 66,93 \%
 \end{aligned}$$

Jadi prosentase penurunan kapasitas jalan Alun-alun Utara akibat adanya aktifitas parkir di badan jalan adalah = 66,93 %.

6.4 Evaluasi Karakteristik Bangkitan Parkir di Kawasan Kraton.

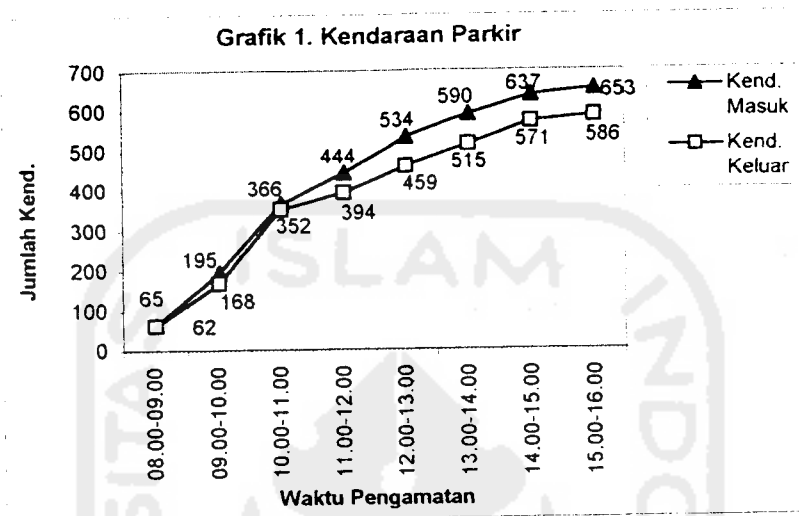
Bangkitan parkir merupakan jumlah kendaraan parkir yang ditimbulkan oleh suatu pusat kegiatan dalam satuan waktu tertentu. Jumlah kendaraan parkir dipengaruhi oleh kegiatan yang terjadi pada kawasan tersebut.

Obyek wisata di kawasan Kraton yang letaknya tersebar menimbulkan bangkitan parkir yang cukup besar pada waktu-waktu tertentu. Sebagai contoh fluktuasi kendaraan parkir di jalan Alun-alun Utara dapat dilihat pada gambar berikut ini.

a) Daerah Studi Alun-alun Utara.

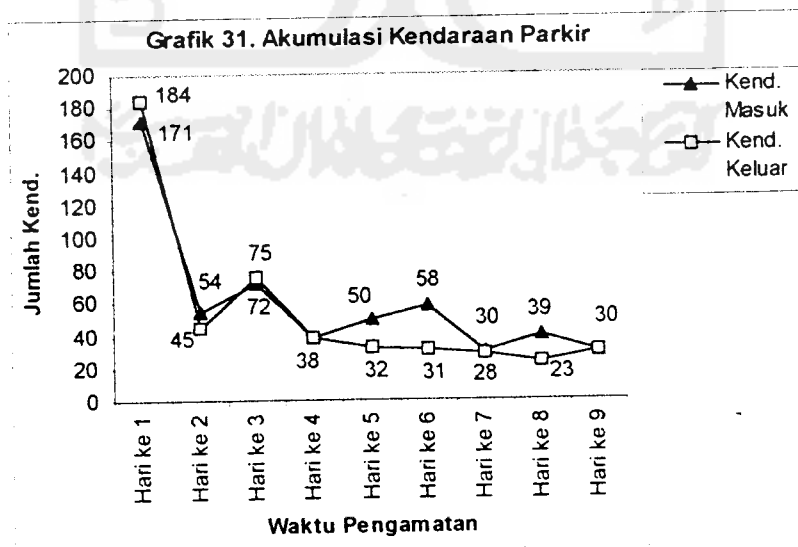
Hari/tgl. : Senin/ 06-01-1997

Lokasi : sisi barat



Gambar 6.5 Grafik Volume Parkir (Alun-alun Utara sisi barat)

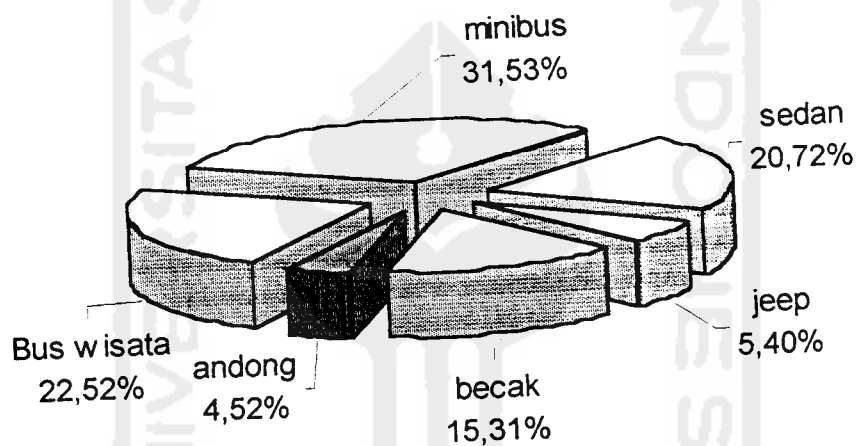
b) Akumulasi Kendaraan Parkir Selama Waktu Studi.



Gambar 6.6 Grafik Volume Parkir (selama waktu pengamatan)

Aspirasi pengguna fasilitas parkir menjadi salah satu yang perlu diperhatikan dalam melihat permasalahan parkir. Hasil wawancara langsung dengan pengguna fasilitas parkir di kawasan wisata Kraton didapat jumlah kuisisioner sebanyak 111 responden (pengendara kendaraan). Dari hasil pengumpulan data didapatkan gambaran sebagai berikut ini.

1. Prosentase kendaraan parkir:

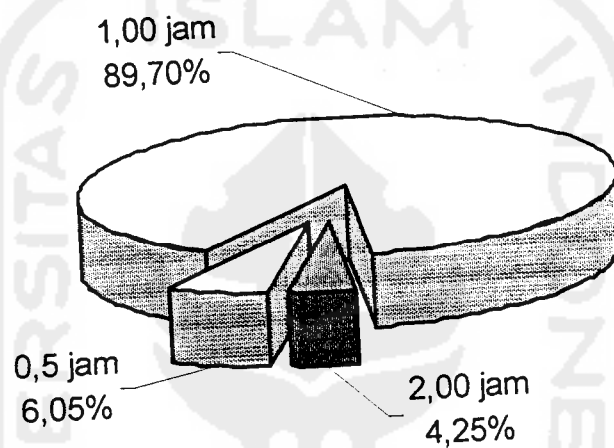


Gambar 6.7 Grafik Prosentase Kendaraan Parkir di Obyek Wisata Kraton

Dari grafik di atas tampak bahwa prosentase parkir terbesar adalah minibus = 31,53 % dan terkecil adalah andong = 4,52%.

2. Waktu parkir.

Berdasarkan pengamatan di lokasi studi dari hasil kuisisioner yang terkumpul didapat variasi lama waktu parkir kendaraan adalah:

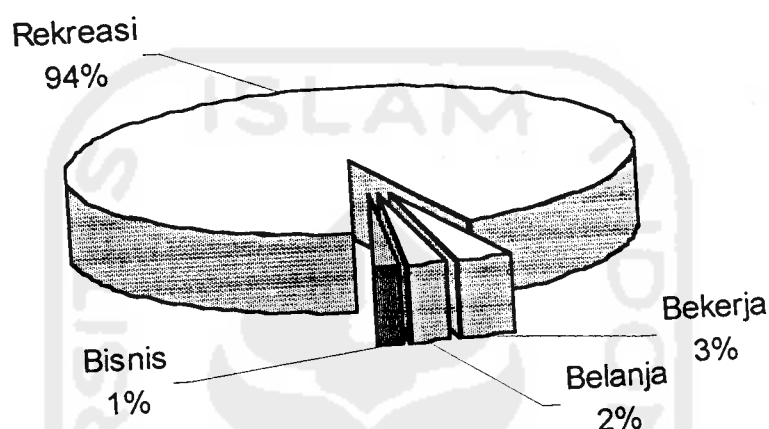


Gambar 6.8 Grafik Prosentase Lama Waktu Parkir

Lama waktu parkir kendaraan terbesar di obyek wisata Kraton adalah 1 jam dengan prosentase = 89,73 % dan terkecil adalah 2 jam dengan prosentase = 4,25 %.

3. Maksud perjalanan.

Maksud perjalanan di kawasan obyek wisata Kraton dapat dikelompokkan dalam bentuk grafik sebagai berikut:



Gambar 6.9 Grafik Prosentase Maksud Perjalanan

Dari grafik di atas maksud perjalanan tertinggi adalah rekreasi sebesar = 93,42 %.

Pengaturan rute perjalanan kendaraan wisata yang akan keluar maupun menuju lokasi wisata Kraton dapat dilihat pada gambar 6.14.

6.5 Evaluasi Fasilitas Parkir

Penyediaan jaringan jalan yang memadai menuntut agar disediakan ruang parkir sebagai satu kesatuan sistem lalu lintas yang berorientasi pada pergerakan orang dan barang. Fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir

atau gedung parkir. Dalam hal ini perlu dilakukan kajian yang seksama dalam menetapkan lokasi dan kapasitas parkir agar tercapai tujuan yang diharapkan.

Aktifitas parkir kendaraan bus wisata di daerah studi ini dapat dikelompokkan menjadi dua sebagai berikut:

- a) Parkir kendaraan di badan jalan,
terjadi di sepanjang jalan Alun-alun Utara.
- b) Parkir kendaraan di luar badan jalan,
terjadinya aktifitas parkir di taman parkir Ngabean, taman parkir Bank Indonesia dan taman parkir Kantor Pajak.

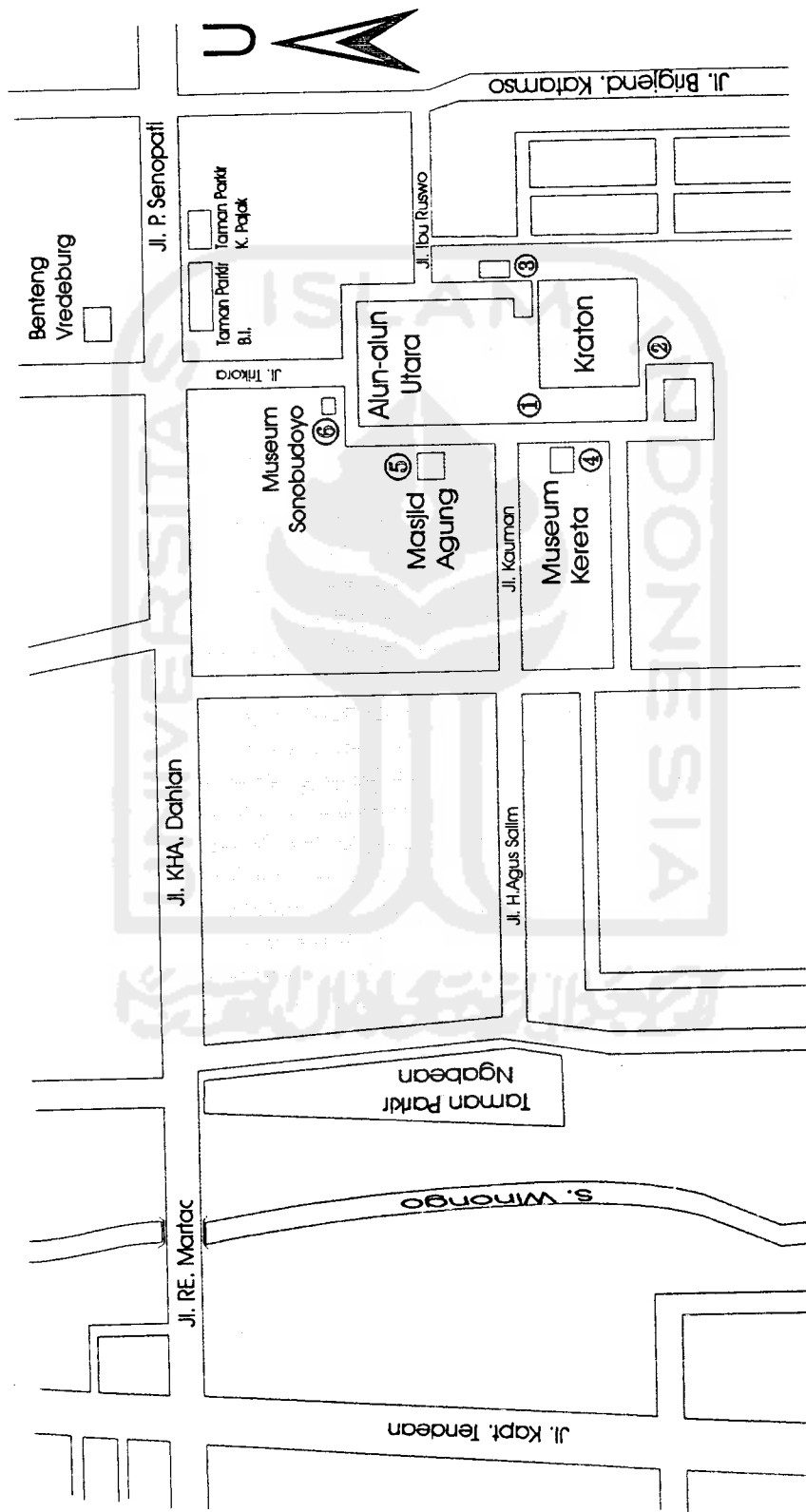
Besaran daya tampung parkir yang ada di kawasan Kraton adalah sebagai berikut ini.

Tabel 6.5 Daya Tampung Parkir Kendaraan di Kawasan Kraton

No	PUSAT KEGIATAN	DAYA TAMPUNG PARKIR KENDARAAN
1	Kraton Yogyakarta (pintu masuk utara)	7
2	Kraton Yogyakarta (pintu masuk selatan)	8
3	Kraton Yogyakarta (sisi timur)	10
4	Museum Kereta Kraton	6
5	Masjid Agung Kraton	11
6	Museum Sonobudoyo	7

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa daya tampung parkir kendaraan di pelataran parkir yang ada di tiap obyek wisata, luas areal pelataran tidak mampu menampung besar permintaan parkir yang terjadi pada puncak waktu parkir (musim liburan).

Fasilitas parkir kendaraan yang ada pada pusat kegiatan di sekitar Alun-alun Utara dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 6.10 Fasilitas Parkir Kendaraan

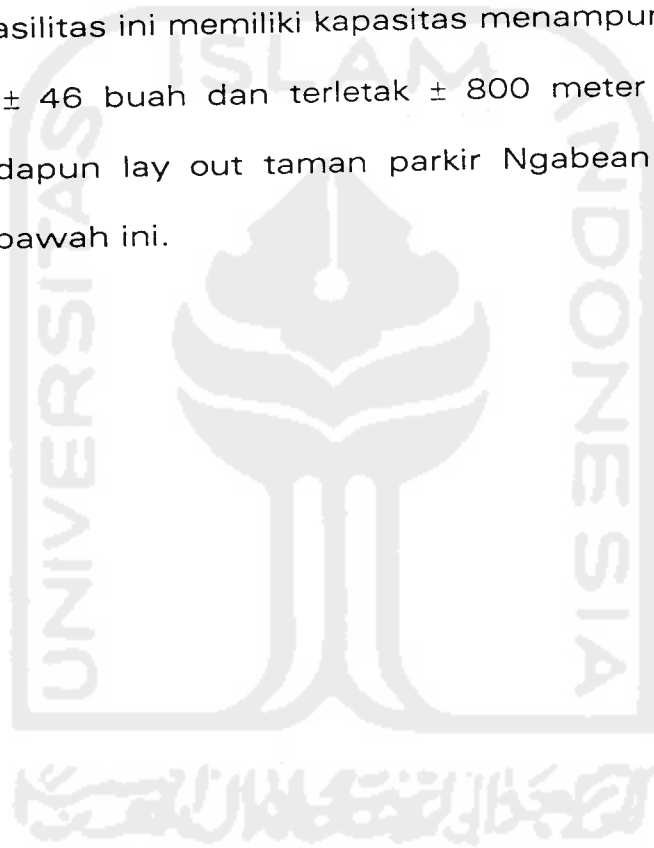
Keterangan:

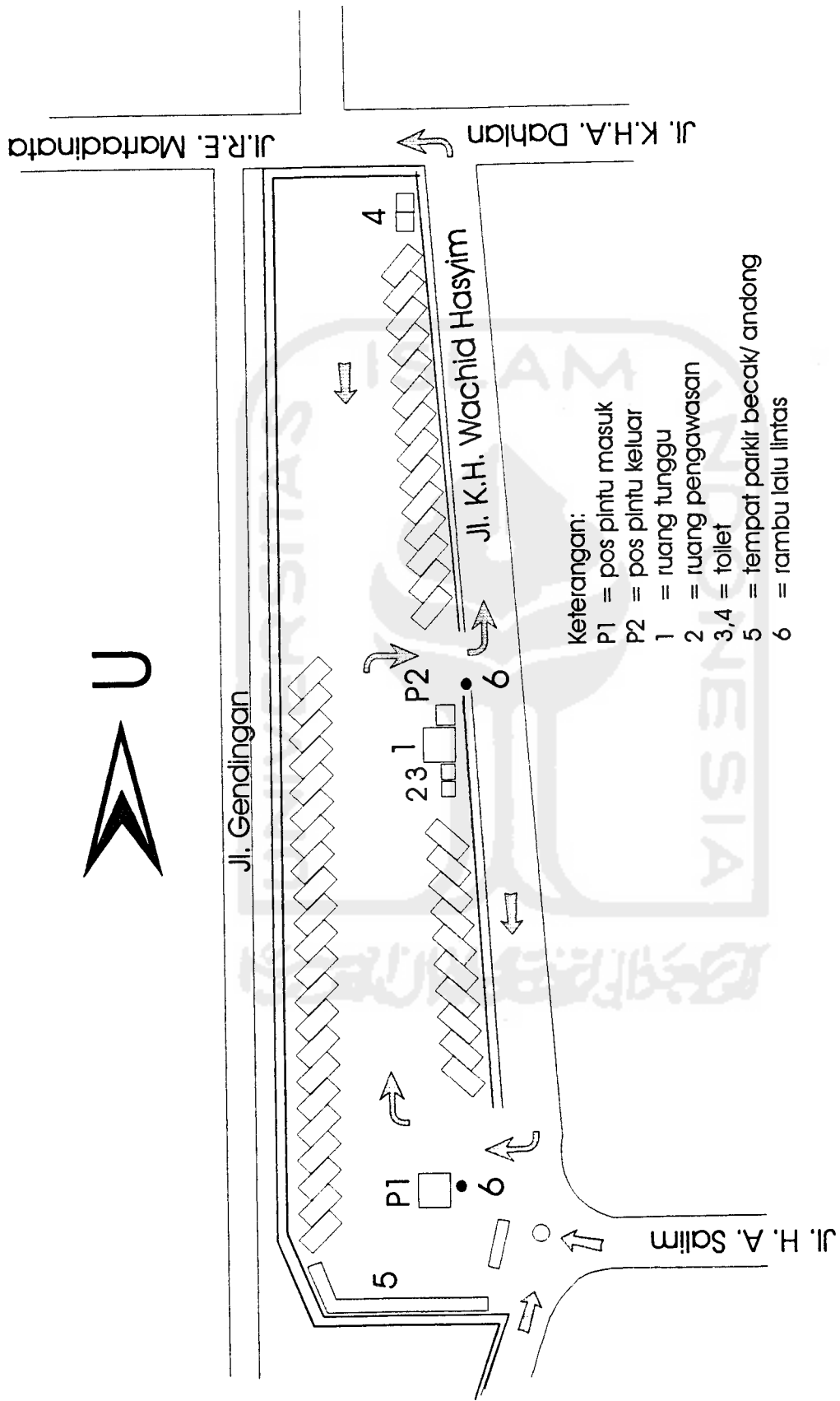
- 1 = pintu masuk utara Kraton,
- 2 = pintu masuk selatan Kraton,
- 3 = sisi timur Kraton,
- 4 = museum Kereta,
- 5 = masjid Agung,
- 6 = museum Sonobudoyo.

Gambaran rinci fasilitas parkir kendaraan di kawasan Kraton adalah sebagai berikut ini.

a) Fasilitas Taman Parkir Ngabean.

Taman parkir Ngabean yang dibangun untuk menampung bus wisata, ternyata sampai saat ini belum dimanfaatkan secara optimal. Fasilitas ini memiliki kapasitas menampung bus wisata sebanyak ± 46 buah dan terletak ± 800 meter dari gerbang Kraton. Adapun lay out taman parkir Ngabean dapat dilihat seperti di bawah ini.





Gambar 6.11 Lay Out Taman Parkir Ngabean

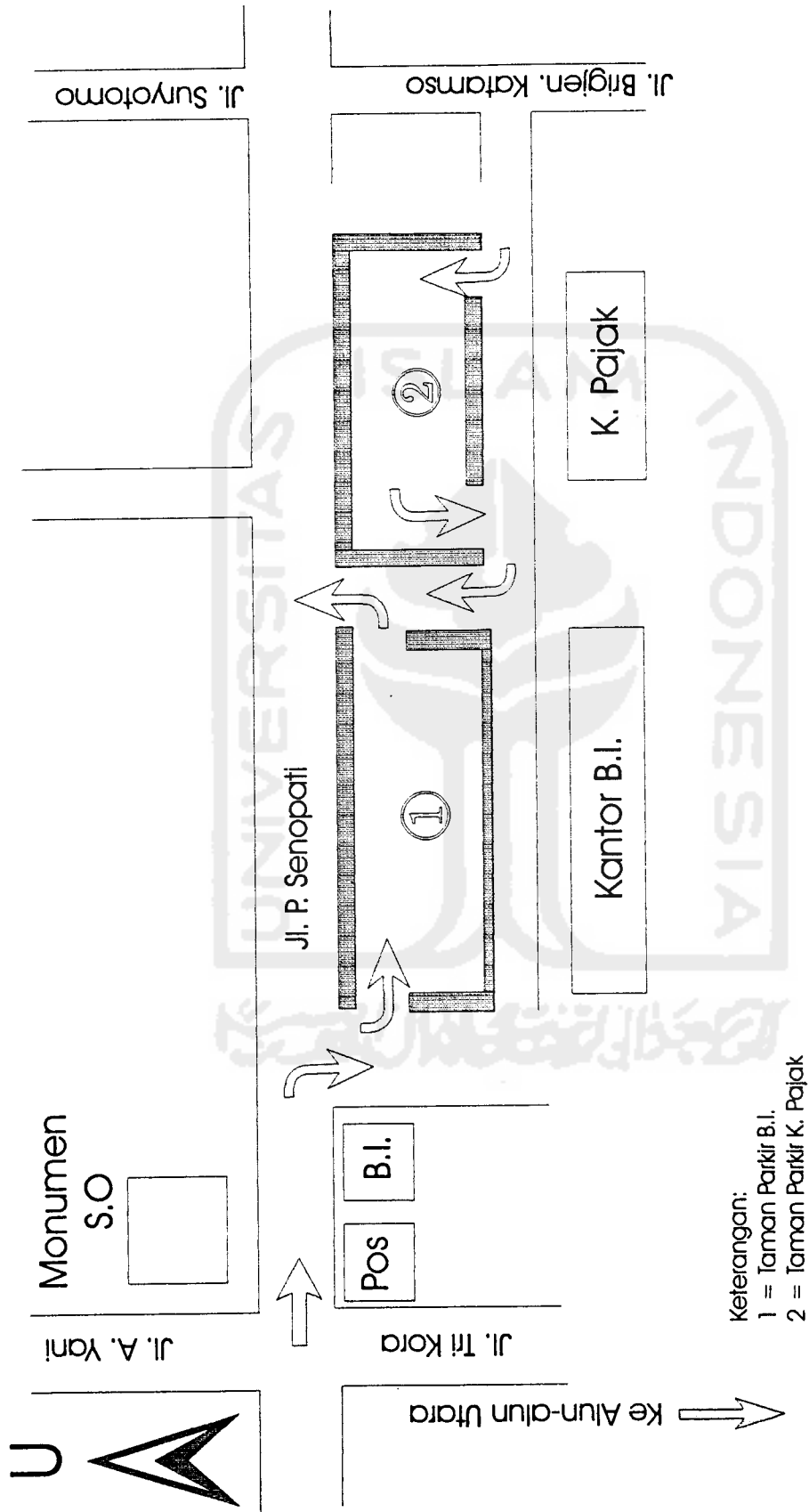
Taman parkir Ngabean memiliki potensi sebagai kantong parkir bagi bus wisata pengunjung Kraton yang belum tergali, sehingga perlu pemikiran untuk mengoptimalkan fasilitas parkir tersebut yang akan memberikan dampak terhadap potensi wisata di kawasan tersebut. Untuk mengatasi masalah parkir dengan dampak negatif minimal, dalam penanganannya perlu dikaitkan dengan rencana pengembangan wisata dan sistem jaringan jalan khususnya untuk pejalan kaki dan moda angkutan tradisional serta pengaturan rute bus kota secara menyeluruh.

b) Fasilitas Taman Parkir Bank Indonesia dan Kantor Pajak

Pada waktu-waktu tertentu sering juga bus wisata pengunjung Kraton melakukan aktifitas parkir di taman parkir Bank Indonesia (± 8 buah) dan Kantor Pajak (± 6 buah), ini mengingat tempat tersebut terletak di tengah-tengah antara Kraton Yogyakarta, kawasan belanja Malioboro dan Pasar Bringharjo. Disamping itu fasilitas tersebut terletak di dekat persimpangan yang paling populer di kota Yogyakarta dan dikenal pengemudi kendaraan khususnya yang pernah datang ke Yogyakarta. Taman parkir Bank Indonesia dan Kantor Pajak lebih mudah dituju oleh bus-bus wisata yang datang dari berbagai arah, oleh karena itu seringkali tempat tersebut justru menjadi prioritas pertama tujuan parkir bus-bus wisata yang datang dari luar kota. Hal ini berdasarkan hasil wawancara dengan

pengendara bus-bus wisata yang datang di tempat tersebut. Taman parkir Bank Indonesia dan taman parkir Kantor Pajak dapat dilihat pada gambar di bawah ini.





Gambar 6.12 Lay Out Taman Parkir B.I. dan K. Pajak

Fasilitas parkir Bank Indonesia dan Kantor Pajak pada awalnya direncanakan pembangunannya untuk menampung parkir kendaraan pengunjung di kedua instansi tersebut, sehingga di dalam penggunaannya diprioritaskan bagi kendaraan pengunjung kedua instansi tersebut khususnya pada jam dinas kantor. Bus-bus wisata hanya memiliki kemungkinan melakukan aktifitas parkir di tempat tersebut setelah pukul 15.00 BBWI.

6.6 Analisis Pemecahan Masalah Parkir di Kawasan Kraton

6.6.1 Identifikasi Daerah Wisata di Kawasan Kraton

Peningkatan industri pariwisata berarti peningkatan arus perjalanan pada jalur-jalur tertentu. Salah satu sifat arus perjalanan wisata yang perlu diperhatikan adalah fluktuasi volume yang tinggi dan waktu kedatangan yang tidak dapat dikendalikan. Karakteristik lain dari arus wisata adalah santai dan menuntut kualitas total pelayanan yang tinggi. Kegagalan memperhitungkan sifat-sifat ini dapat berakibat kerugian bagi perkembangan industri pariwisata Yogyakarta.

Pada kawasan Kraton Yogyakarta banyak terdapat obyek wisata yang menarik pengunjung, dimana lokasi obyek tersebut letaknya tersebar. Obyek wisata dominan pada kawasan Kraton mencakup antara lain sebagai berikut ini.

1. Komplek Kraton Yogyakarta.
2. Benteng Vredeburg.

3. Tamansari.

4. Kawasan perdagangan Malioboro.

Pola bangkitan perjalanan kendaraan wisata Kraton berasal dari arah barat, timur, selatan dan utara sehingga perkembangan pariwisata di kawasan tersebut selalu meningkat terutama pada musim liburan sekolah. Hal ini akan menimbulkan aktifitas parkir kendaraan wisata di badan jalan di kawasan Kraton, yang memberikan dampak negatif terhadap kelancaran lalu lintas .

Perkembangan pengunjung di kawasan Kraton dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6.6 Perkembangan Jumlah Pengunjung Museum di Kawasan Kraton Yogyakarta

No	MUSEUM	1993	1994	1995
1	Pagelaran dan Siti Hinggil	286636	295892	318084
2	Kereta Kraton	50932	51064	51142
3	Museum HB. IX	491958	503920	551750
4	Vredeburg	74708	98775	115489
5	Sonobudoyo	35467	60745	302796

Sumber: Dinas Pariwisata Prop. DIY

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa perkembangan jumlah pengunjung museum di kawasan Kraton dari tahun 1993 sampai dengan 1995 mengalami peningkatan, hal ini berarti minat pengunjung terhadap obyek wisata tersebut besar.

Tabel 6.7 Perkembangan Jumlah Pengunjung Obyek Wisata Kraton Yogyakarta

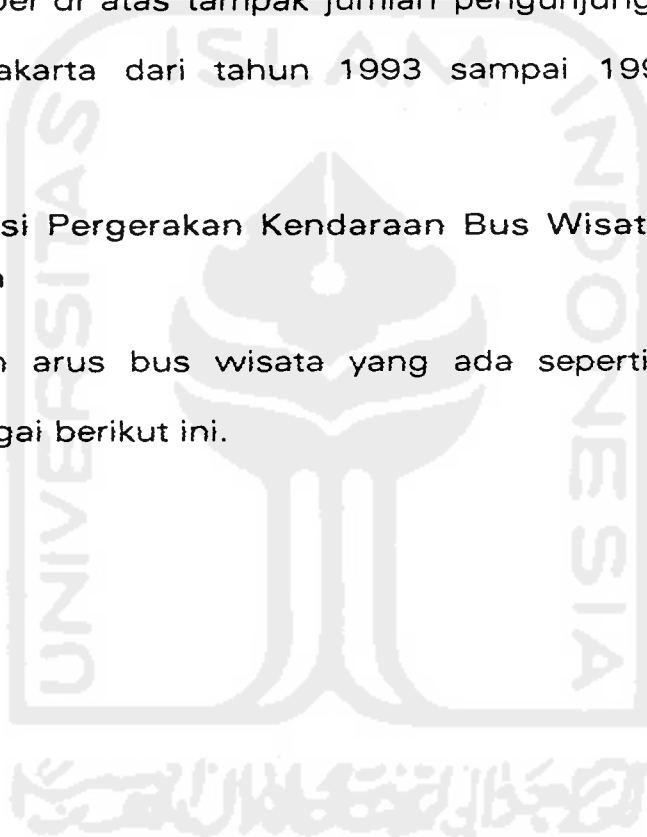
No	NAMA OBYEK	1993	1994	1995	1996
1.	Kraton Yogyakarta	1046995	1014093	559512	550036
2.	Tamansari	116607	122285	185700	-

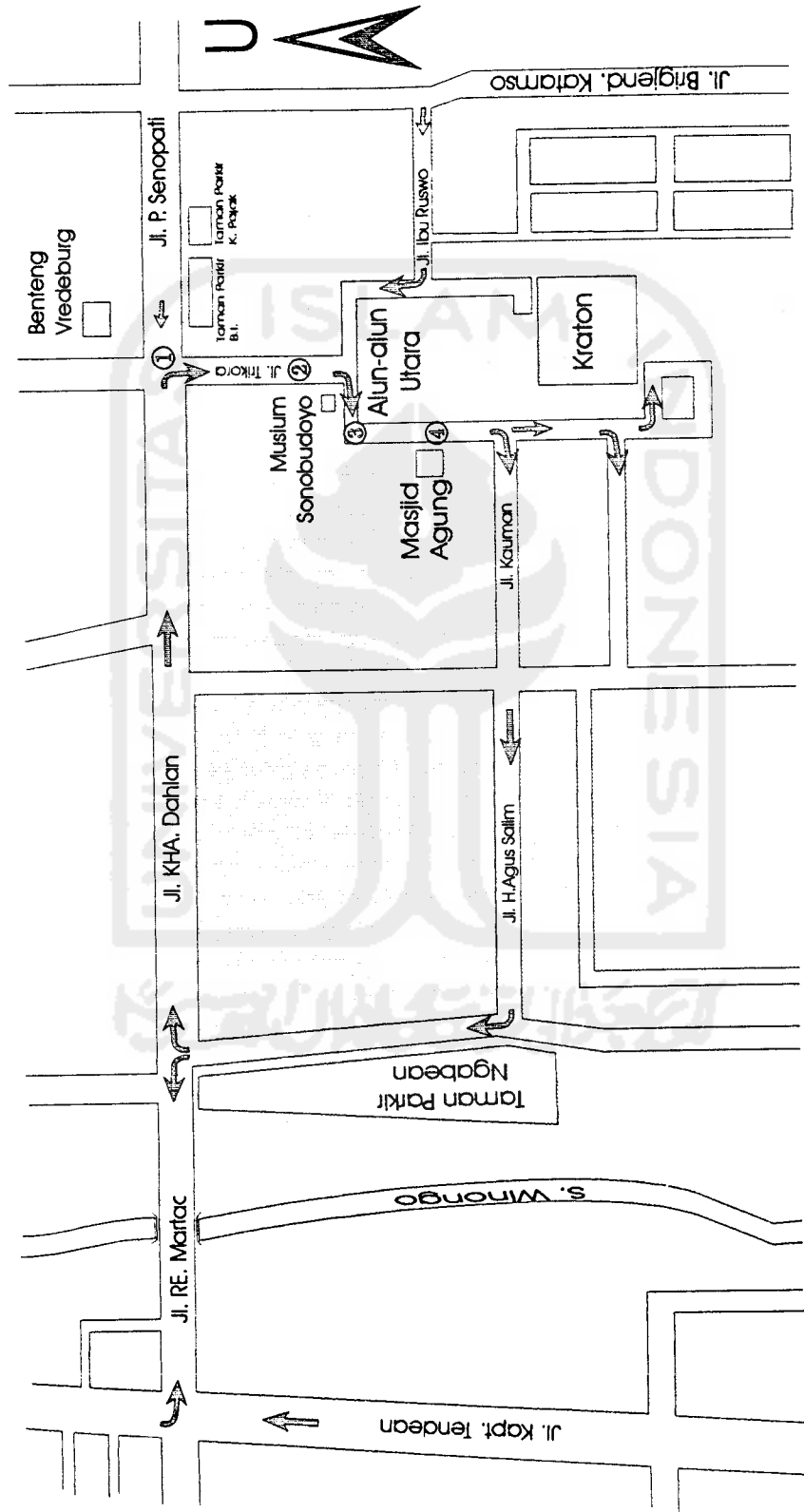
Sumber: Dinas Pariwisata Prop. DIY. dan Tepas Pariwisata Kraton Ngayogyakarta.

Dari tabel di atas tampak jumlah pengunjung obyek wisata Kraton Yogyakarta dari tahun 1993 sampai 1996 mengalami penurunan.

6.6.2 Evaluasi Pergerakan Kendaraan Bus Wisata di Kawasan Kraton

Gerakan arus bus wisata yang ada seperti terlihat pada gambar sebagai berikut ini.





Gambar 6.13 Gerakan Arus Bus Wisata

Keterangan:

1. Kendaraan bus wisata masuk melalui perempatan Kantor Pos Besar.
2. Kendaraan bus wisata menuju jalan Trikora ke arah selatan.
3. Kendaraan bus wisata menuju jalan Alun-alun Utara ke arah barat.
4. Selanjutnya gerakan bus wisata tersebut terbagi dua, yaitu:
 - a) Bus wisata langsung menuju Kraton Yogyakarta melalui pintu selatan (Siti Hinggil) dan langsung parkir di sepanjang ruas jalan tersebut.
 - b) Bus wisata berhenti tepat di depan Masjid Agung kemudian melakukan manuver bus dua kali menuju pelataran parkir, yaitu:
 - i) bus bergerak mundur hingga pada posisi sejajar kerb.
 - ii) bila pelataran parkir masjid Agung penuh, bus melakukan manuver 1(satu) kali kemudian parkir di tepi sepanjang jalan alun-alun Utara dengan posisi bus menghadap ke utara.

Manuver tersebut ternyata tidak efektif dan menjadi penyebab terjadinya kemacetan pada kedua jalur lalu lintas tersebut. Sehingga lebar efektif jalan yang terdiri 2 jalur khususnya sisi barat tidak berfungsi secara optimal.

Melihat kondisi arus lalu lintas di kawasan Kraton khususnya pergerakan bus wisata yang masih parkir di badan jalan, sangat mempengaruhi aktifitas arus lalu lintas yang melintas pada jalan tersebut. Kondisi fisik jalan yang mempunyai lebar efektif jalan masing-masing jalur 5,75 meter dengan komposisi lalu lintas kendaraan beragam. Sehingga laju gerak kendaraan yang

melintas dari arah kiri dan kanan akan terganggu dan terjadi keterlambatan, sedangkan pada persimpangan jalan Alun-alun Utara dan jalan Kauman sering terjadi kemacetan dan antrian kendaraan bermotor dari arah barat pada jalan Kauman, hal ini disebabkan adanya bus wisata yang melakukan manuver untuk berhenti/parkir baik di pelataran parkir Masjid Agung atau di badan jalan sepanjang jalan alun-alun utara, kondisi ini terjadi pada puncak musim liburan sekolah.

Adapun komponen lalu lintas lainnya yang mempengaruhi pergerakan bus wisata ataupun kendaraan bermotor adalah adanya becak dan andong. Becak selalu parkir di tepi jalan dekat pintu masuk Kraton, sedangkan andong parkir di sudut persimpangan jalan Alun-alun Utara dengan jalan Kauman dengan parkir bersudut 90°. Sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas baik bus wisata maupun kendaraan lainnya yang melintas pada jalan tersebut.

6.6.3 Kajian Pengaturan Parkir Bus Wisata di Kawasan Kraton Yogyakarta

Pengaturan parkir kendaraan di suatu kawasan berkaitan erat dengan analisis jaringan jalan dan sistem lalu lintas yang ada. Hal ini disebabkan fungsi jaringan jalan adalah sebagai fasilitas fisik yang akan mengakomodir beban arus lalu lintas sehingga diharapkan bahwa langkah penangan jaringan jalan dapat dimulai dari tindakan yang paling sederhana, yaitu yang berkaitan dengan penataan arus lalu lintas. Sedangkan dari pola arus lalu lintas diketahui kecenderungan pergerakan kendaraan. Dari data survei lapangan tentang volume lalu lintas dapat dipertimbangkan pengaturan ruas-ruas jalan tertentu digunakan satu arah, disamping itu dengan melihat kecenderungan pergerakan kendaraan dapat digunakan untuk menentukan lebar lajur jalan.

Pada daerah studi, jalan Alun-alun Utara, jalan Kauman dan jalan H. Agus Salim termasuk katagori ruas jalan lokal, sedangkan volume dan kapasitas jalan dari hasil perhitungan menurut MKJI 1996 tingkat pelayanan jalan tersebut tinggi. Dari kondisi dan karakteristik jalan yang ada dapat dirumuskan suatu bentuk alternatif pengaturan pola arus lalu lintas bagi bus wisata yang akan menuju dan dari lokasi taman parkir Ngabean.

Taman parkir Ngabean yang terletak \pm 800 meter di sebelah barat Kraton Yogyakarta disiapkan untuk menampung kendaraan wisata pengunjung Kraton. Lokasinya yang strategis memudahkan untuk dijangkau bus wisata yang datang dari berbagai arah di luar

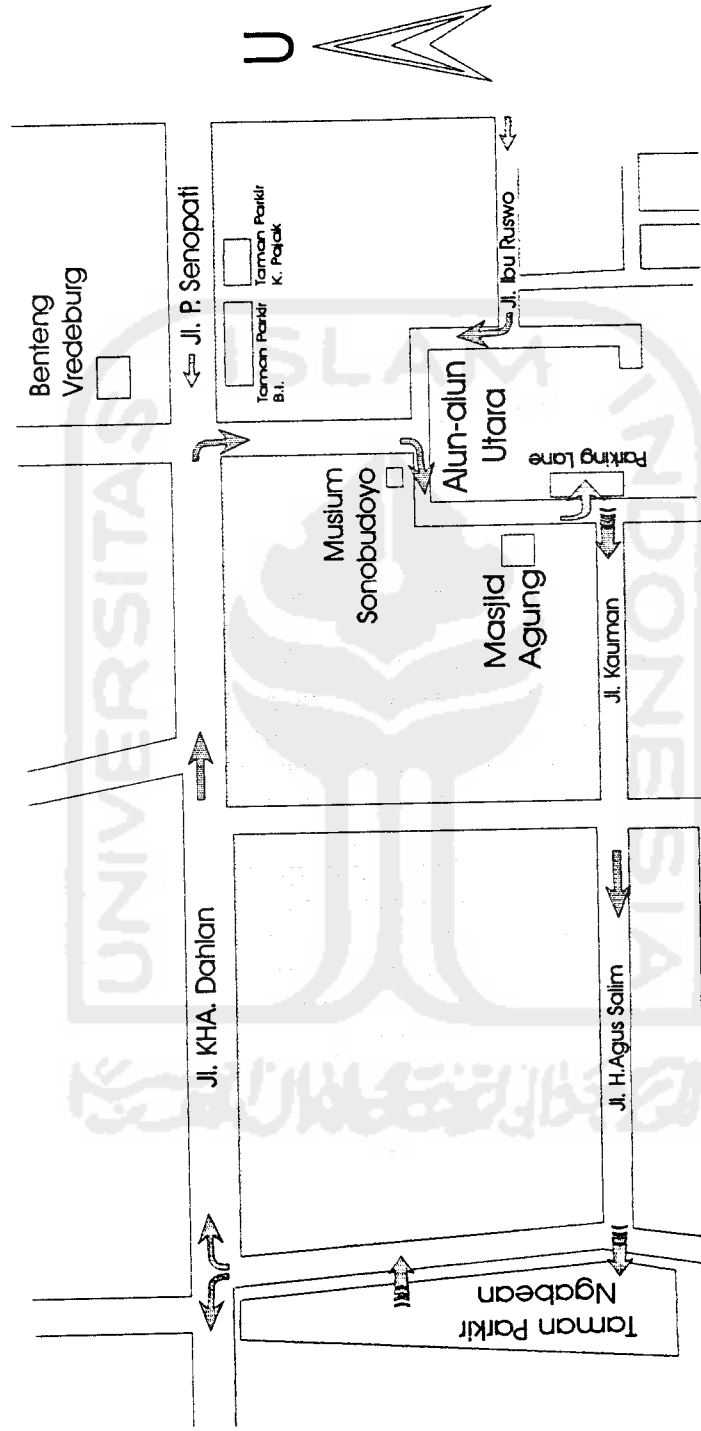
kota. Disamping itu taman parkir Ngabean memiliki area yang cukup luas yaitu mampu menampung lebih dari 46 bus wisata. Dengan melakukan parkir di taman parkir Ngabean yang dibatasi oleh pagar tembok dan dilengkapi petugas khusus, aspek keamanannya lebih terjamin dan terkontrol. Melakukan wisata di kawasan Kraton yang mempunyai obyek tersebar cukup sekali memarkir bus wisata di taman parkir Ngabean. Ini berarti menghemat biaya parkir kendaraan, dimana obyek wisata tertentu mengenakan tarif parkir yang relatif lebih tinggi dari harga yang ditetapkan Pemda setempat.

Usulan pengaturan pola arus lalu lintas bus wisata adalah sebagai berikut ini.

1. Bus wisata hanya boleh menurunkan penumpang atau parkir di Alun-alun Utara bagian barat kurang dari 15 menit, selanjutnya menuju taman parkir Ngabean dengan konsekuensi sebagai berikut:
 - a) Menyediakan fasilitas khusus jalur parkir (*parking lane/stopping lane*), yaitu jalur khusus yang disediakan untuk parkir atau berhenti yang merupakan bagian dari jalur lalu lintas. Hal ini dimaksudkan untuk tempat naik dan turunnya penumpang bus wisata di Alun-alun Utara, fasilitas ini ditempatkan di pertigaan Kantor HIPMI.
 - b) Melengkapi rambu lalu lintas yang mengarahkan dan mengatur pergerakan kendaraan bus wisata untuk menuju

jalur parkir, mulai dari perempatan jalan Trikora dan pertigaan jalan Ibu Ruswo-jalan Brigjen. Katamso.

- c) Pengaturan naik dan turunnya penumpang wisata dilakukan oleh petugas khusus di tempat perberhentian kendaraan (*parking lane*).
 - d) Melengkapi jalur parkir dengan pos komunikasi yang dapat berhubungan langsung dengan lokasi taman parkir Ngabean sehingga memudahkan pengaturan sistem antrian bus wisata.
 - e) Menggunakan sistem pentiketan untuk memudahkan pengaturan dan koordinasi antara pengunjung, bus wisata dan petugas pengatur parkir.
- Usulan pengaturan pola arus pergerakan kendaraan wisata di kawasan Kraton dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 6.14 Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas Bus Wisata di Kawasan Kraton

2. Parkir bus wisata yang datang dari berbagai arah (luar kota) langsung menuju Taman Parkir Ngabean dengan konsekuensi sebagai berikut:
 - a) Melengkapi rambu-rambu lalu lintas yang diperlukan untuk memudahkan pengaturan kendaraan bus wisata dan mengarahkannya menuju taman parkir Ngabean.
 - b) Pengaturan bus wisata masuk dan keluar fasilitas parkir serta pengaturan arus lalu lintas menuju fasilitas parkir (daerah akses) dilakukan oleh petugas khusus.
 - c) Menyediakan moda angkutan untuk mengangkut wisatawan ke tempat tujuan wisata dapat berupa becak atau andong dan menyediakan fasilitas parkir untuk becak atau andong (di sisi selatan) taman parkir Ngabean.
 - d) Menyediakan fasilitas untuk pejalan kaki yang aman dan nyaman.
 - e) Mengatur dan menyediakan fasilitas yang menarik bagi wisatawan di sepanjang ruas jalan H. Agus Salim, jalan Kauman dan jalan Nyai A. Dahlan.

Pola pergerakan arus bus wisata dan parkir untuk kawasan Kraton adalah sebagai berikut ini.

A. Jangka Pendek.

1. Pengaturan parkir.

Parkir kendaraan wisata khususnya bus dapat memanfaatkan fasilitas parkir pada tempat sebagai berikut:

- a) taman parkir Ngabean,

- b) taman parkir Bank Indonesia,
- c) taman parkir Kantor Pajak (jl. P. Senopati).

Pada musim liburan besar permintaan parkir umumnya melonjak cukup besar, apabila fasilitas tersebut tidak mampu menampung parkir bus wisata, maka ruas jalan Letjen. Suprpto dapat dimanfaatkan untuk parkir khususnya pada sisi bagian timur.

2. Pengaturan arus bus wisata.

Arah asal bus wisata menuju taman parkir Ngabean dapat terjadi dari berbagai arah yaitu: arah utara, barat, timur dan selatan. Diusulkan melalui jalan Mayjen. Sutoyo, M.T. Haryono dan dari jalan Bugisan, jalan Sugeng Jeroni menuju jalan K.H. Wahid Hasyim dapat dilalui bus-bus wisata, dimana titik henti bus-bus tersebut dapat langsung di taman parkir Ngabean atau melalui jalan K.H.A. Dahlan dan jalan P. Senopati menuju taman parkir Bank Indonesia dan taman parkir Kantor Pajak.

B. Jangka Menengah dan Panjang.

Untuk jangka waktu menengah dan panjang ditempuh langkah-langkah sebagai berikut ini.

- a) Semua aktifitas parkir kendaraan bus wisata dipusatkan di taman parkir Ngabean, taman parkir Bank Indonesia dan taman parkir Kantor Pajak.
- b) Dibuat peraturan perundangan yang jelas dan sangsi yang tegas bagi siapa saja yang melakukan pelanggaran lalu lintas

khususnya pengaturan aktifitas parkir di kawasan Kraton Yogyakarta.

- c) Mempersiapkan sumber daya manusia yang cukup untuk mampu melakukan pengaturan arus lalu lintas (termasuk aktifitas parkir) di kawasan Kraton.
- d) Menyediakan fasilitas pejalan kaki yang nyaman, aman dan menarik bagi wisatawan di sepanjang jalan K.H. Agus Salim, jalan Kauman dan jalan Trikora.

