

SIRKULASI DAN ZONA KENDARAAN DI LAHAN PARKIR KAWASAN WISATA MAKAM BUNG KARNO KOTA BLITAR

Syahdan Habib Alfiansyah

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300190187@student.ums.ac.id

Yayi Arsandrie

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
yayi.arsandrie@ums.ac.id

ABSTRAK

Makam Ir. H. Soekarno atau yang lebih dikenal dengan nama Bung Karno terletak di Kota Blitar adalah tempat peristirahatan terakhir presiden pertama Indonesia sekaligus pahlawan proklamasi bagi bangsa Indonesia. Makam Bung Karno berkembang menjadi kawasan wisata ziarah yang banyak dikunjungi oleh wisatawan dari berbagai tempat. Pada saat musim liburan, kawasan ini mengalami peningkatan jumlah wisatawan yang sangat signifikan, sehingga memerlukan penanganan terhadap permasalahan ruang parkir dan sirkulasi kendaraan pengunjung. Metode penelitian dilakukan menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan observasi lapangan, kuesioner/wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada bulan November 2022 parkir wisatawan di dalam Kawasan Makam Bung Karno Blitar mulai ramai kembali setelah sempat sepi karena pandemi Covid-19, selama 3 tahun belakangan. Wisatawan yang datang pada hari biasa sekitar 1.500 pengunjung dan mencapai 3.000 pengunjung saat Natal dan Tahun Baru. Pada waktu tersebut jumlah dapat mencapai 172 kendaraan bermotor roda dua dan 135 kendaraan bermobil roda empat. Kebanyakan dari wisatawan menggunakan jasa parkir liar yang berada di bahu-bahu jalan dan trotoar yang dapat mengganggu pejalan kaki dan lalu lintas di sekitar kawasan wisata ziarah Makam Bung Karno.

KEYWORDS: Makam Bung Karno; Wisata; Pengunjung; Parkir

PENDAHULUAN

Makam Bung Karno adalah wisata unggulan di Kota Blitar, karena di tempat tersebut merupakan makam dari presiden pertama Indonesia sekaligus pahlawan kemerdekaan yaitu Ir. H. Soekarno. Makam Bung Karno selain untuk berziarah juga dikenal sebagai kawasan wisata sejarah. Walaupun sempat sepi pengunjung akibat pandemi Covid-19, namun saat ini jumlah wisatawan sudah mulai meningkat. Meskipun belum kembali seperti seperti saat sebelum pandemi Covid-19.

Kondisi ini memerlukan peningkatan dan perbaikan fasilitas, sehingga mencukupi untuk menampung jumlah pengunjung demi kenyamanan para wisatawan, terutama permasalahan parkir kendaraan, karena parkir yang ada saat ini di Makam Bung Karno tidak dapat menampung semua kendaraan pengunjung yang datang. Wisatawan sering kali

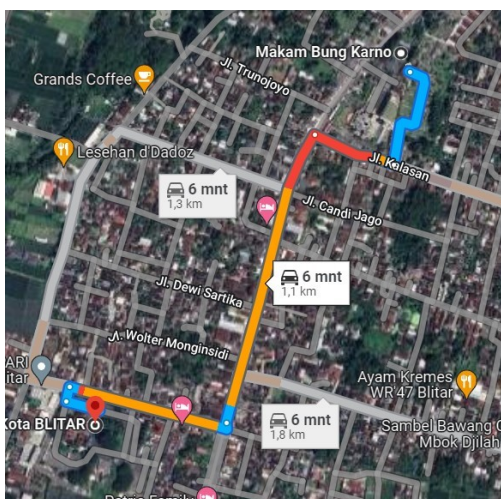
menggunakan jasa parkir non-resmi atau parkir liar. Penggunaan parkir liar tentunya dapat mengganggu pejalan kaki dan lalu lintas, karena mereka menggunakan bahu jalan dan trotoar sebagai lahan parkir.

Banyak lokasi parkir liar di sekitar kawasan Makam Bung Karno. Namun terdapat 10 titik yang berada di jalan dekat Makam Bung Karno. Ada beberapa yang berlokasi sedikit jauh, dari kawasan Makam Bung Karno. Tidak hanya berada di bahu jalan dan trotoar, tetapi juga rumah dan pertokoan. Banyak warga sekitar yang menggunakan rumah atau tokonya sebagai lahan untuk parkir.



Gambar 1. Lokasi titik parkir di sekitar Makam Bung Karno (sumber: data pribadi, 2022)

Gambar 1 merupakan titik lokasi untuk fasilitas parkir Makam Bung Karno. Pada titik berwarna hijau adalah parkir resmi yang disediakan oleh pengelola Makam Bung Karno untuk wisatawan yang datang. dan untuk titik berwarna merah adalah lokasi parkir liar di sekitaran jalan Makam Bung Karno yang biasanya menampung kendaraan bermotor roda dua, karena lahan parkir yang tidak terlalu luas. Sedangkan untuk titik yang berwarna biru adalah lokasi parkir liar yang dapat menampung kendaraan bermobil, karena memiliki lahan yang cukup luas.



Gambar 2. Lokasi parkir bus wisatawan di PIPP (sumber: google maps)

Pengelola Makam Bung Karno juga menyediakan parkir khusus untuk bus di PIPP (Pusat Informasi Perdagangan dan Pariwisata) Kota Blitar. Jarak Makam Bung Karno dari PIPP

lebih dari 1 km, seperti pada gambar 2. Dari PIPP ke Makam Bung Karno wisatawan dapat berjalan kaki atau menggunakan becak dengan tarif yang dipatok sebesar Rp 10.000,00. Sedangkan, jika wisatawan ingin berkunjung ke Makam Bung Karno dan Istana Gebang, tarif yang dipatok sebesar Rp 20.000,00.

Parkir adalah lalu lintas berhenti yang ditinggal pengemudi saat mencapai suatu tempat tujuan dengan jangka waktu tertentu. Perilaku pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk memarkir kendaraannya tidak jauh dengan tempat kegiatannya (Prasetyo, 2022). Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), ada beberapa pengertian tentang perpustakaan bahwa; (1) Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (2) Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan (3) Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu tertentu (4) Fasilitas parkir di badan jalan (*on-street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan (5) Fasilitas parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir atau gedung parkir (6) Jalan adalah tempat jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum sesuai Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perpustakaan, yang dimaksud parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan atau menurunkan orang dan atau barang. Fasilitas parkir merupakan bagian penting total system transportasi. Suatu kegiatan kota yang rumit, memperebutkan ruang parkir, baik parkir di jalan maupun di luar jalan dimana seorang pengguna kendaraan bermotor ingin mendapatkan parkir persis di depan tempat yang dituju.

Menurut Joseph Dechiara & Lee Koppelman, (1975 dalam Ririh Sudiraharjo),

fasilitas parkir dan jenis parkir menurut penempatannya, yaitu (1) Parkir di tepi jalan (*on street parking*) Parkir di tepi jalan adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Jenis parkir ini baik untuk pengunjung yang ingin dekat dengan tempat tujuannya. (2) Parkir tidak di tepi jalan (*off street parking*) Cara ini menempati pelataran tertentu di luar badan jalan baik di halaman terbuka atau dalam bangunan khusus untuk parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk untuk mengambil karcis parkir sehingga dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan jangka waktu kendaraan parkir. Bila ditinjau posisi parkirnya dapat dilakukan seperti pada (*on street parking*), hanya saja pengaturan sudut parkir banyak dipengaruhi oleh (1) Luas dan bentuk pelataran parkir (2) Jalur sirkulasi (jalur untuk perpindahan pergerakan) (3) Jalur gang (jalur untuk manuver keluar dari parkir)

Menurut statusnya parkir dapat dibagi menjadi beberapa yaitu; (1) Parkir umum adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah. (2) Parkir khusus adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah yang dikuasai/dimiliki serta pengelolanya diselenggarakan oleh pihak ketiga. (3) Parkir darurat adalah parkir di tempat umum, baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau swasta. (4) Taman parkir adalah suatu areal/bangunan parkir yang dilengkapi sarana parkir yang pengelolanya diselenggarakan pemerintah. (5) Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat izin dari pemerintah daerah.

Menurut Hobbs (1995), hal-hal utama dalam pengukuran yang digunakan dalam survey meliputi akumulasi parkir, volume parkir, lama parkir, pergantian parkir (*parking turnover*), dan indeks parkir. Penelitian ini ditinjau karakteristiknya hanya berdasarkan kapasitas parkir. Kapasitas parkir merupakan banyaknya kendaraan yang dapat dilayani oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan.

Menurut Khisty dan Lall (2005), perumusan kebijakan perparkiran merupakan salah satu dari tugas-tugas yang paling sulit yang harus dikerjakan oleh seorang perencana. Kesulitannya terletak pada pengoordinasian kebijakan perparkiran dengan beberapa sasaran perencanaan lainnya. Pertimbangan berikut yang dapat diperhitungkan yaitu (1) Menemukan suatu kompromi antara banyaknya ruang kerib. (2) Membuat persediaan untuk parkir kendaraan pengantar barang, parkir singkat dan lama. (3) Mendesain pelataran parkir dan jalan masuk sedemikian rupa sehingga lalu lintas jalan tidak diperburuk oleh kendaraan yang masuk dan yang keluar. (4) Memastikan bahwa kepentingan satuan-satuan bisnis di sepanjang jalan tersebut diperbaiki oleh susunan parkir yang bagus.

Di Inggris sebagaimana negara maju lainnya, peningkatan permintaan parkir ini merupakan masalah utama karena pemecahan yang siap pakai belum ada. Tanpa pengetahuan tentang permintaan suatu penyelesaian yang tepat tidak mungkin diusulkan (FD Hobbs). Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan lokasi parkir antara lain sebagai berikut (O'Flaherty, 1997); (1) Lokasi parkir seharusnya tidak terlalu jauh dari tempat yang akan dituju karena hal itu akan memberikan rasa tidak aman atau keadaan lain yang membuta mereka merasa tidak aman. (2) Jarak antara tempat parkir dengan tempat tujuan pada umumnya berhubungan erat dengan tujuan perjalanan dan lama waktu parkir. (3) Lokasi dan ukuran tempat parkir seharusnya selalu berhubungan dengan kemampuan sistem jalan di sekitarnya untuk memberikan keamanan dan efisien bagi keluar masuknya kendaraan.

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Satuan Ruang Parkir (SRP) merupakan unit ukuran yang diperlukan untuk memarkir kendaraan menurut berbagai bentuk penyediannya (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998). Adapun pengaruh besaran ruang parkir adalah (1) Ruang bebas kendaraan parkir untuk sepeda motor, biasanya ruang bebas arah samping diambil 2 cm dan arah memanjang 20 cm. (2) lebar bukaan

pintu kendaraan ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dibagi menjadi tiga seperti yang ditunjukkan pada table di bawah ini:

Tabel 1. Lebar bukaan pintu kendaraan

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Golongan
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	Karyawan/pekerja kantor Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	I
Pintu depan/ belakang terbuka penuh 75 cm	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	Orang cacat	III

(sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

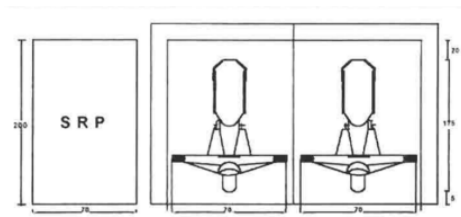
Penentuan satuan ruang parkir (SRP) berdasarkan Tabel 1. penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Penentuan satuan ruang parkir

Jenis Kendaraan	SRP (m ²)
a. Mobil penumpang untuk golongan I	2.3x5.0
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2.5x5.0
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3.0x5.0
2. Bus atau truk	3.4x12.5
3. Sepeda motor	0.75x2.0

(sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Besar satuan ruang untuk tiap jenis kendaraan (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998) meliputi satuan ruang parkir untuk mobil penumpang, satuan ruang parkir untuk bus/truk dan satuan ruang parkir untuk sepeda motor.



Gambar 3. Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor
(sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Standar kebutuhan luas area kegiatan parkir berbeda antara satu dengan yang lain tergantung pada beberapa hal antara lain pelayanan, tarif yang diberlakukan, ketersediaan ruang parkir, tingkat pemilikan kendaraan bermotor, tingkat pendapatan masyarakat. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat, kegiatan dan standar-standar kebutuhan parkir yaitu ; (1) Kegiatan parkir tetap yang meliputi pusat perdagangan, pusat perkantoran swasta atau pemerintahan, sekolah/ perguruan tinggi, hotel dan tempat penginapan, rumah sakit, pasar swalayan atau pusat perdagangan eceran, dan tempat rekreasi. Kecenderungan kegiatan parkir tetap pada pusat perdagangan eceran dan tempat rekreasi.

Tabel 3. Kebutuhan SRP di Pasar Swalayan

Luas Area Total (100m ²)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	225	250	270	310	350	440	520	600	1050

(sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Tabel 4. Kebutuhan SRP di Tempat Rekreasi

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

(sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

(2) Kegiatan parkir bersifat sementara yang durasi parkirnya 1,5 sampai 2 jam saja yang meliputi bioskop/gedung pertunjukan, tempat pertandingan olahraga. Kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada tabel 3,4 dan 5.

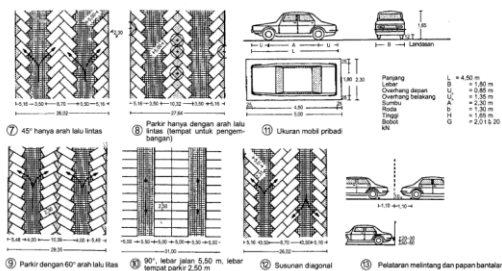
Tabel 5. Ukuran kebutuhan Ruang Parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
• Pertokoan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	3,5 – 7,5
• Pasar Swalayan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	3,5 – 7,5
• Pasar	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	3,5 – 7,5
Pusat Perkantoran		
• Pelayanan Bukan Umum	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	1,5 – 3,5
• Pelayanan Umum	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	1,5 – 3,5
Sekolah		
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / Mahasiswa	0,7 – 1,0
Rumah Sakit	SRP / Kamar	0,2 – 1,0
Bioskop/Gedung	SRP / Tempat tidur	0,2 – 1,3
Pertunjukan	SRP / Tempat duduk	0,1 – 0,4

(sumber: Direktorat Jendral Perhubungan darat, 1998)

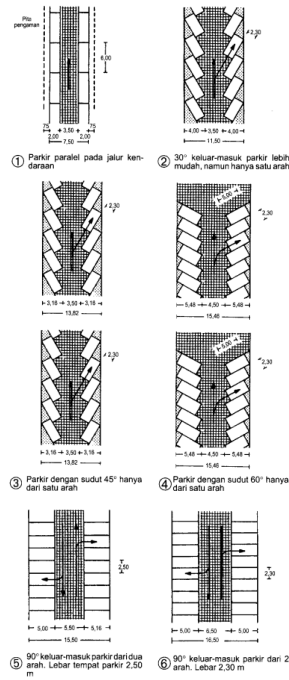
Ruang parkir harus dapat menampung kendaraan dengan memperhatikan berbagai macam aspek. Mulai dari kenyamanan dan keamanan, agar tidak terjadi benturan atau gesekan antara kendaraan satu dengan lainnya. Ataupun tidak sesuai dengan ruang parkir dengan kendaraan yang ada, yang dapat mengakibatkan gesekan atau lecet pada kendaraan. Maka dari itu diperlukan adanya standar ukuran ruang parkir untuk mengaturnya.

Tempat parkir umumnya dibatasi oleh garis berwarna putih atau kuning yang terletak di samping dan depan dengan lebar antara 10 – 12 cm. Posisinya ditinggikan dengan dinding sampai 1 m agar dapat dilihat dengan baik. Sebagai pembatas juga diberi bentuk gelembung menonjol. Dengan demikian ±50 – 60 cm, lebar 20 cm dan tinggi 10 cm, merupakan ketetapan penyusunan terhadap dinding atau pada pembatas dek tempat parkir untuk menghalang benturan, rak penyangga, tambang penyekat atau birai sampai batas ketinggian. Antara mobil satu dengan lainnya dibatasi dengan palang yang tingginya sekitar 10 cm.



Gambar 4. Standar ukuran tempat parkir

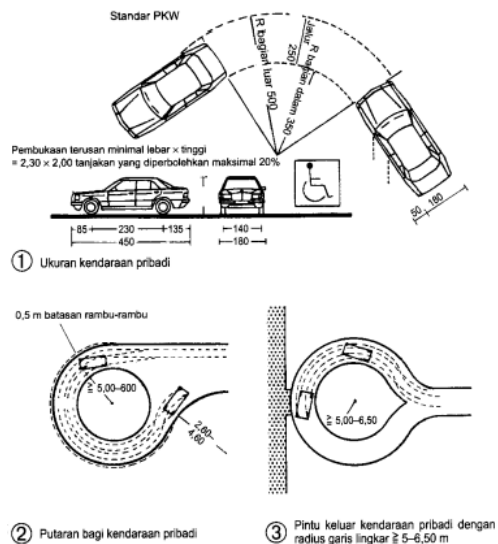
(sumber: Neufert, 1995)



Gambar 5. Standar ukuran tempat parkir (2)

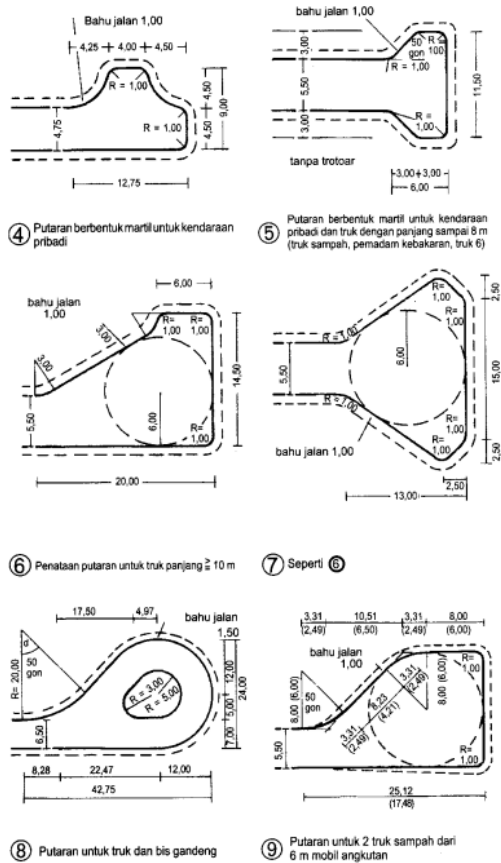
(sumber: Neufert, 1995)

Putaran parkir jenis, luas, dan susunan penataan putaran disesuaikan dengan kendaraan-kendaraan dan fungsi-fungsi terencana sesuai dengan pemanfaatan daerah.



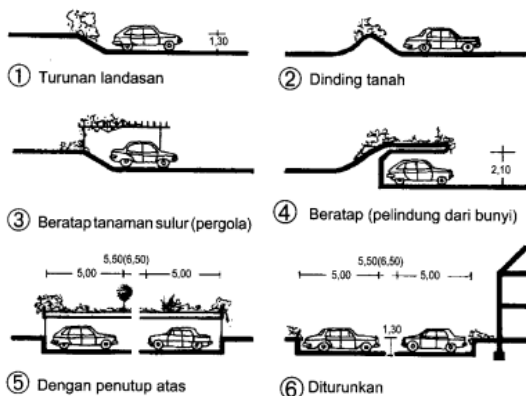
Gambar 6. Standar putaran untuk kendaraan

(sumber: Neufert, 1995)



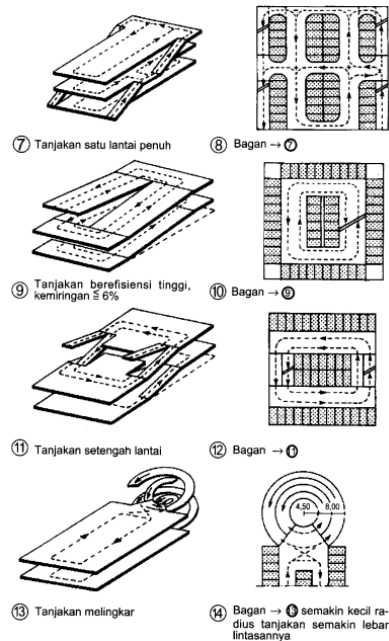
Gambar 7. Standar putaran untuk kendaraan (2)
(sumber: Neufert, 1995)

Lahan parkir yang akan digunakan untuk memarkirkan kendaraan harus memperhatikan banyak aspek dan standar. Ada beberapa standar yang perlu dipenuhi agar tempat parkir menjadi nyaman dan aman untuk kendaraan. Untuk parkir dalam gedung maupun parkir luar gedung, seperti;



Gambar 8. Parkir yang menyesuaikan dengan lingkungan
(sumber: Neufert, 1995)

Pada gambar 6 menunjukkan bahwa tempat parkir disesuaikan dengan lingkungan sekitarnya dan tanpa mengurangi fungsinya. Untuk memperbanyak tempat kosong, susunan tempat dibuat lebih rendah atau dilengkapi dengan penghijauan pada atapnya. Penghijauan ini tidak hanya menambah keindahan tetapi juga sebagai pelindung, dalam hal ini memperbaiki kehidupan ekologi (penyerapan debu).

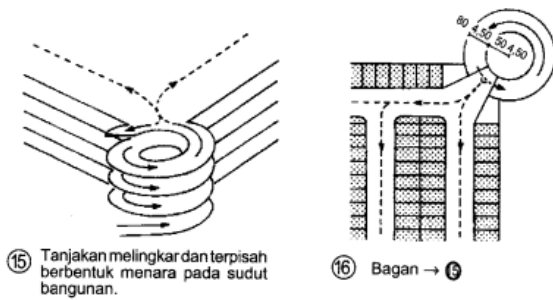


Gambar 9. Sistem tanjakan
(sumber: Neufert, 1995)

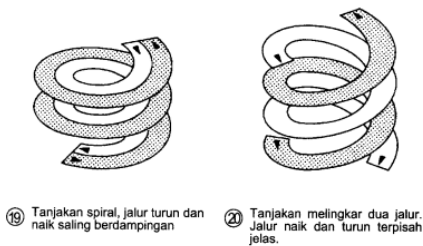
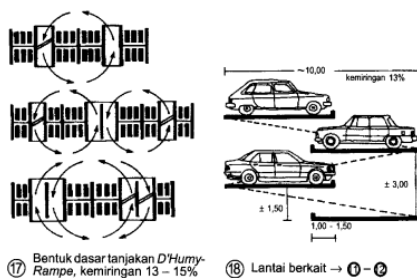
Terdapat sistem tanjakan yang berbeda untuk mengatasi perbedaan ketinggian dan untuk mencapai pemanfaatan tempat parkir. Kemiringan tanjakan sebaiknya 15% untuk garasi kecil hingga 20% untuk dan tidak melampaui batas. Antara jalur lalu lintas dan tanjakan dengan kemiringan lebih dari 5% harus terdapat sebuah jalur yang mendatar dengan panjang ≥ 5 m, tanjakan untuk mobil pribadi jalur kemiringannya sampai dengan 10% dengan panjang ≥ 3 m. Kemungkinan penataan dan bentuk tanjakan terdapat dalam empat kelompok utama (Gambar 9). Tanjakan bertingkat banyak yang lurus, paralel dan menerus dengan podium di antar keduanya, jalan naik dan turun terletak bersebrangan (no.7-8 Gambar 9)

Landasan tingkat yang condong (susunan tanjakan penuh dengan menguntungkan). Susunan tempat seluruh terdiri dari landasan atau

dataran yang miring. Sistem yang menghemat tempat (no.9-10 Gambar 9) kemiringan $\geq 6\%$.



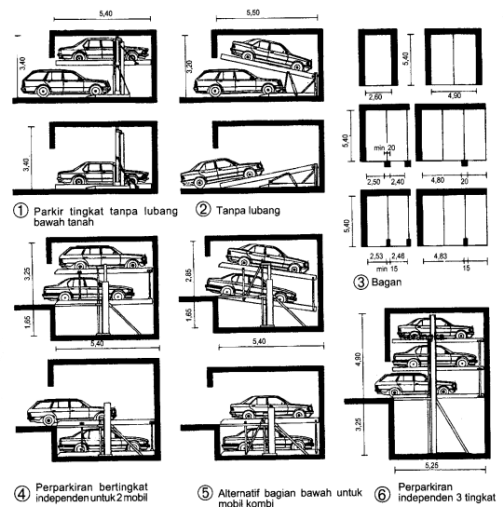
Gambar 10. Sistem tanjakan (2)
sumber : Neufert, 1995



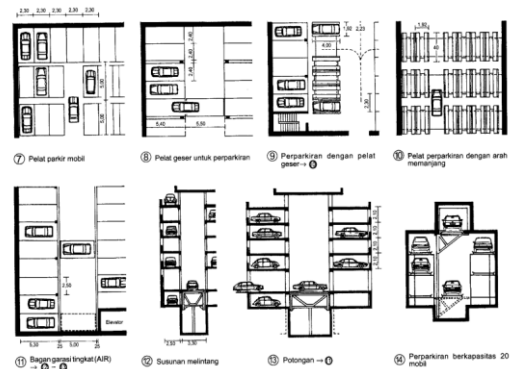
Gambar 11. Sistem tanjakan (3)
sumber : Neufert, 1995

Tingkat setengah lantai, lantai yang berpindah (D'Humy Rampen) : tempat dengan posisi lantai setengah, perbedaan ketinggian ini diatasi dengan tanjakan yang pendek (no.11-12 Gambar 9) dan (17-18 Gambar 11). Sistem tanjakan yang berlingkar, cenderung mahal dan tidak teratur. Melalui bentuk lingkaran ini kelebihan area kurang baik untuk dapat digunakan (no.13-16) dan (no.19-20). Bagian tanjakan yang lapang harus memiliki kemiringan silang $\geq 3\%$. Radius lingkaran tanjakan bagian dalam ≥ 5 m. Tanjakan harus didalam garis besar, yang digunakan oleh pejalan kaki, dengan lebar ≥ 80 cm, memiliki trotoar yang tinggi, agar tidak mengganggu pengguna jalan khususnya untuk pejalan kaki. Lebar tanjakan untuk keluar masuk kendaraan pada garasi menengah dan besar minimal harus meliputi : lebar 3 m untuk penggunaan melalui kendaraan bermotor hanya

sampai 2 m, dan 3,5 m untuk kendaraan bermotor yang lebih besar.



Gambar 12. Garasi dan gedung parkir
sumber : Neufert, 1995

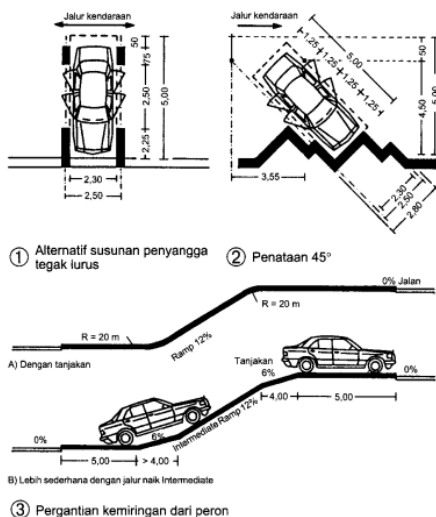


Gambar 13. Garasi dan gedung parkir (2)
sumber : Neufert, 1995

Dalam setiap garasi dapat diparkir 2 mobil dengan posisi bertumpuk, melalui landasan yang bergerak (no.1-2 Gambar 12) dengan layanan elektronik. Bila listrik padam dapat diatasi dengan pompa tangan. Parkir bertingkat berkapasitas 3 mobil sedan (no.6 Gambar 12) sebagai deretan garis di pekarangan atau di gedung parkir melalui dorongan suara pada pintu gerbang yang dapat dijalankan. Beban setiap area tersebut adalah 2,500 kg. Kemiringan jalur keluar masuk mobil ke garasi adalah 14%. Sistem menggunakan pelat sebagai tempat kendaraan, yang dapat diatur melalui kotak kendali untuk membebaskan jalur keluar-masuk (no.7-8 Gambar 13) , maka jalur masuk kendaraan menjadi bebas. Tempat pemindahan mobil (no.8 Gambar 13) mengangkut mobil pribadi dengan boks di jalur parkir ke tempat parkir dalam hal ini masuk atau keluar lift. Lempengan parkir di jalur panjang atau miring

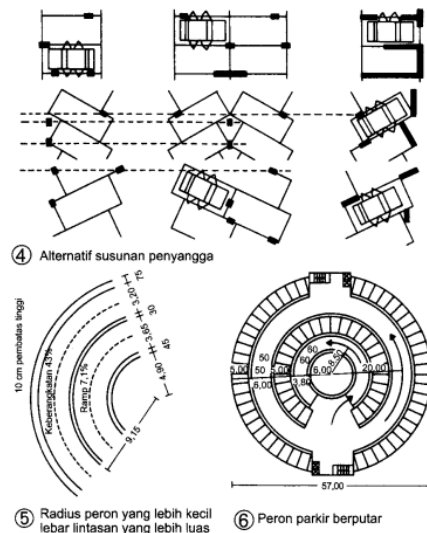
dapat menggunakan ruang parkir sepenuhnya dengan lebih baik sekitar 50 - 80% (no.7-10 Gambar 13) Garasi lift (no.13-14 Gambar 13) memungkinkan penggunaan ruangan secara optimal. Dikendalikan dengan sirkuit kunci oleh pengemudi di sekitar pintu masuk, mampu mencapai 20 tingkat. Dealer mobil hidrolik sampai 10 tingkat. Gedung parkir tidak dimasuki oleh orang-orang, hal ini untuk menghemat tempat dan dapat mengurangi ketinggian yang membahayakan lingkungan. Setiap lift menampung 40 - 80 mobil pribadi dengan waktu rata-rata 1-2 menit untuk masuk keluar tempat parkir. Tumpukan silang (no.12 Gambar 13) sesuai untuk area yang sangat sempit.

Semua bagian-bagian sayap (dek/dinding/penyangga/elemen keras) dari gedung parkir harus tahan terhadap api. Garasi – garasi dibuat terbuka pada jenis – jenis bangunan yang tahan api. Ketinggian jalan lintang yang disarankan untuk garasi tinggi dan dalam adalah 2,20 m. Tuslah sepanjang 25 cm sangat berguna bagi tanda keterangan lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki. Perlu penambahan 5 cm bagi pengupahan sebuah lapisan kendaraan dan yang baru. Dengan demikian ketinggian 2,50 m plus bangunan diatas lorong – lorong jalan, artinya sesuai dengan bangunan yang dipilih dengan ketinggian lantai 2,70 – 3,50 m.



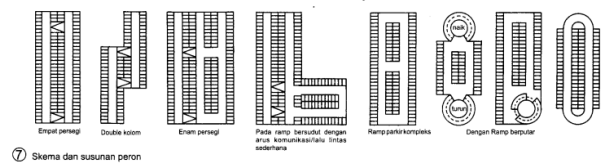
Gambar 14. Bangunan tempat parkir

sumber : Neufert, 1995



Gambar 15. Bangunan tempat parkir (2)

sumber : Neufert, 1995



Gambar 16. Bangunan tempat parkir (3)

sumber : Neufert, 1995

Sebuah jaringan penyangga yang relatif dapat menekan biaya pembangunan dengan susunan yang modern pada konstruksi puncaknya tanpa melupakan fungsinya (no.1-2 Gambar 14). Bangunan – bangunan yang menakjubkan dengan penopang bebas memilikipaling sedikit 7 – 12 % landasan dasar penopang (no.4 Gambar 15). Tanjakan dan peron – peron harus dibentuk seimbang dan harus menjadi patokan (no.3 Gambar 15). Peron parkir yang lurus atau yang berputar terjadi melalui kemiringan atap lantai gedung. Bentuk kendaraan berputar mengelilingi kedua sisi lorong-lorong jalan. Pada diagram tidak diketahui dalam fase skema bidang tersebut termasuk pemanfaatan area – area, untuk itu dapat diadakan sebuah angka yang pasti dari kendaraan pribadi.

Dengan kartu parkir otomatis, maka tidak dibutuhkan pegawai parkir. Kriteria-kriteria untuk kualitas dari gedung-gedung parkir: Keamanan dalam penggunaan, kejelasan, penanda tempat atau area sebagai penunjuk jalan, hubungannya dengan perencanaan dan pembangunan kota. Pencahayaan dan sirkulasi udara yang tepat. hubungan dengan luar, penghijauan, sistem yang tidak kompak pada penarikan tarif parkir .

METODE

Metode yang digunakan untuk penelitian adalah diskriptif kuantitatif berdasarkan teori-teori terkait. Metode kuantitatif merupakan metode yang menghasilkan data diskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari pelaku atau subjek pengamatan. (Satria,2009) dalam (Hanifati Afifah, 2017)

Penelitian ini merupakan penelitian induktif karena tahap awal bersumber dari objek yang diamati. Analisis data dilakukan melalui beberapa proses atau tahapan. Berikut tahapan penelitian induktif ini ; (1) *Observation*, pada penelitian ini, peneliti melaksanakan amatan secara langsung pada obyek amatan atau melakukan tinjauan lokasi di kawasan wisata Makam Bung Karno yang berada di Kota Blitar untuk memperoleh data fisik maupun non fisik serta studi kasus yang ada. Dengan menganalisa tata ruang parkir dan aktivitas kendaraan di sekitar kawasan Makam Bung Karno. Observasi dipergunakan untuk mendapatkan data primer atau data pokok dengan cara mengunjungi Kawasan Wisata Makam Bung Karno dan melakukan pengamatan secara langsung. Hal ini dimaksudkan agar peneliti memiliki akses langsung terhadap kondisi kawasan. (2) Studi Pustaka, pada metode ini, peneliti mencari literatur dari beberapa buku di jurnal artikel, perpustakaan kampus, perpustakaan daerah, maupun perpustakaan *online* yang berkaitan dengan teori-teori yang digunakan sebagai parameter atau landasan teori yang berkaitan dengan penelitian mengenai sarana dan prasarana bagi kawasan wisata dan juga wisata sejarah yang mengedukasi. (3) Metode Studi Bahan Dokumen, metode pendekatan ini digunakan untuk mengumpulkan informasi yang dapat dijelaskan melalui dokumentasi video dan gambar. (4) Analisis, yaitu menganalisa data dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif, yang mengidentifikasi masalah penelitian, merupakan langkah selanjutnya setelah pengumpulan data. (5) Kesimpulan, pernyataan singkat terkait hasil analisis dan pembahasan tentang hasil tes hipotesis yang dilakukan pada penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Wisatawan yang berkunjung ke Makam Bung Karno telah mulai meningkat kembali setelah sempat menurun akibat pandemi Covid-19 beberapa tahun belakangan. Hal tersebut tentunya memiliki dampak yang besar bagi ekonomi di sekitar Makam Bung Karno.

Namun saat ini situasi tersebut sudah mulai pulih kembali, walaupun belus seperti saat sebelum pandemi Covid-19. Wisatawan Makam Bung Karno meningkat saat libur natal dan libur tahun baru. Wisatawan yang datang dapat mencapai 1.500 orang per hari yang berte patan saat libur sekolah. Menurut pengelola Makam Bung Karno, Juni Purnomo mengatakan bahwa jumlah pengunjung mencapai 1.500 orang perhari. Dan bisa meningkat hingga 100 persen menjadi 3.000 pengunjung per hari saat akhir tahun. Sedangkan untuk hari-hari biasa pengunjung normalnya mencapai 500 sampai 1000 orang (Purwanti, 2022).

Dari survey yang sudah dilakukan Kawasan Wisata Makam Bung Karno memiliki 2 lahan untuk fasilitas parkir yang resmi. Atau yang langsung dikelola oleh pihak pengelola Makam Bung Karno, dan juga bekerja sama dengan pihak lainnya. Fasilitas parkir yang pertama, berada di dalam Makam Bung Karno tepatnya di sebelah gerbang selatan Makam Bung Karno. Dan yang kedua, berada di PIPP untuk parkir bus – bus wisatawan dari luar Kota Blitar.

Parkir non-resmi atau parkir liar di sepanjang jalan sekitar kawasan Makam Bung Karno tidaklah sedikit. Parkir non-resmi ini biasanya menggunakan bahu jalan untuk digunakan sebagai lahan parkir. Ada juga pemilik toko yang menyediakan jasa parkir non-resmi di toko mereka, yang berada di sekitaran Makam Bung Karno. Tentu saja parkir liar ini dapat mengganggu kenyamanan dan pemandangan di Makam Bung Karno. Selain itu, juga dapat mengganggu arus lalu lintas di sekitaran Makam Bung Karno.

Dari survey yang dilakukan untuk mendata jumlah kendaraan yang menggunakan jasa parkir non-resmi atau parkir liar. Yang bertujuan untuk mengetahui dampak dari banyaknya parkir liar di sepanjang jalan Kawasan Makam Bung Karno. Data jumlah kendaraan

dihitung menggunakan rata – rata penghasilan per hari saat hari biasa dan saat sedang ramai pengunjung. Dan tarif rata-rata yang dipatok parkir non-resmi untuk motor adalah Rp 5.000,00 dan untuk mobil adalah Rp 10.000,00. Dan luas lahan yang digunakan menentukan jenis rata-rata kendaraan bermobil atau bermotor yang menggunakan jasa parkir tersebut. Karena biasanya yang memiliki lahan yang luas kebanyakan mobil yang menggunakan jasa parkir tersebut. Sedangkan pemilik yang menggunakan lahan terbatas rata-rata adalah pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan jasa parkir tersebut. Data hasil observasi dan wawancara yang diperoleh sebagai berikut :

Tabel 6. Data parkir liar di sekitaran Makam Bung Karno

No	Penunggu / pemilik lahan (usia)	Kriteria pengguna	Jenis kendaraan	Daya Tampung	Tarif		Rata – rata penghasilan		Rata – rata Jumlah kendaraan	
					Motor	Mobil	Hari biasa	Saat ramai	Hari biasa	Saat ramai
1.	Pak Hamo (63)	Pelajar / umum	Motor	= 40 motor	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 75.000,00	Rp 250.000,00	15 motor	50 motor
2.	Pak Imam (50)	Pelajar / umum	Mobil	= 20 Mobil	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 100.000,00	Rp 500.000,00	10 mobil	50 mobil
3.	Pak Didi (44)	Pelajar / umum	Motor	= 20 motor	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 50.000,00	Rp 100.000,00	10 motor	20 motor
4.	Mas Manap (25)	Pelajar / umum	Motor	= 40 motor	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 100.000,00	Rp 250.000,00	20 motor	50 motor
5.	Bu Yumirah (50)	Pelajar / umum	Mobil	= 15 mobil	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 50.000,00	Rp 150.000,00	5 mobil	15 mobil
6.	Mas Win (34)	Pelajar / umum	Motor	= 30 motor	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 75.000,00	Rp 150.000,00	15 motor	30 motor
7.	Pak Supriono (65)	Pelajar / umum	Mobil	= 30 mobil	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 300.000,00	Rp 700.000,00	30 mobil	70 mobil
8.	Pak Tono (50)	Pelajar / umum	Motor	= 10 motor	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 35.000,00	Rp 75.000,00	7 motor	15 motor
9.	Mas Dadi	Pelajar / umum	Motor	= 11 motor	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 50.000,00	Rp 100.000,00	10 motor	20 motor
10.	Mah Bastoni (23)	Pelajar / umum	Motor	= 10 motor	Rp 5.000,00	Rp 10.000,00	Rp 15.000,00	Rp 35.000,00	3 motor	7 motor

sumber : data pribadi

Dari hasil observasi yang didapatkan dan melalui wawancara secara langsung dengan pemilik atau penunggu lahan parkir di sekitaran kawasan wisata Makam Bung Karno Kota Blitar. Melalui jumlah rata – rata penghasilan per hari saat hari biasa dan saat ramai. Dengan tarif yang dipatok untuk kendaraan bermotor adalah Rp 5.000,00 dan kendaraan bermobil Rp 10.000,00. Dapat dijumlahkan bahwa rata-rata kendaraan yang menggunakan parkir non-resmi atau parkir liar di sekitaran Makam bung Karno dapat mencapai 172 kendaraan bermotor dan 135 kendaraan bermobil saat ramai. Sedangkan untuk rata-rata pada hari biasa dapat mencapai 45 kendaraan bermobil dan 80 kendaraan bermotor.

Walaupun parkir di dalam Makam Bung Karno relatif lebih murah untuk kendaraan bermotor yang rencana akan naik yaitu Rp

3.000,00 yang semula Rp 2.000,00. Dan untuk kendaraan bermobil yang tadinya Rp 5.000,00 m enjadi Rp 10.000,00. Sedangkan untuk bus yang parkir di PIPP (Pusat Informasi Pariwisata dan Perdagangan) yang semula Rp 10.000,00 kini dipatok menjadi Rp 15.000,00. Mungkin rencana kenaikan pada kendaraan bermobil membuat wisatawan yang membawa mobil lebih memilih untuk memakai jasa parkir non-resmi, karena biaya yang relatif sama dan kapasitas lahan parkir di dalam Makam Bung Karno tidak mencukupi untuk kendaraan bermobil (Hadi, 2017). Dan juga karena parkir resmi yang disediakan pengelola Makam Bung Karno digunakan juga oleh karyawan dan pengelola Makam Bung Karno. Yang membuat kapasitas untuk menampung kendaraan wisatawan menjadi lebih sedikit.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari pengamatan yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa perlunya penambahan kapasitas parkir resmi yang dekat dengan kawasan Makam Bung Karno. Karena parkir resmi yang disediakan tidak dapat menampung semua kendaraan wisatawan yang datang ke Makam Bung Karno. Sehingga para wisatawan lebih memilih untuk memarkir kendaraannya di parkir non-resmi atau parkir liar. Walaupun tarif yang dipatok lebih murah untuk parkir resmi di dalam Makam Bung Karno, karena terbatasnya lahan parkir yang disediakan membuat wisatawan lebih memilih menggunakan jasa parkir non-resmi atau liar. Terutama untuk kendaraan bermobil, parkir di dalam Makam Bung Karno tidak dapat menampung banyak kendaraan bermobil. Mungkin hanya dapat 10 – 15 mobil kendaraan wisatawan. Karena parkir di dalam Makam Bung Karno bercampur dengan parkir para karyawan dan pengelola Makam bung Karno.

DAFTAR PUSTAKA

- Darat, D. J. (1998). Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir. *Direktur Bina Sistem lalu Lintas Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.*
- Hadi, S. (2017). Tarif Parkir dan Tiket Masuk Makam Bung Karno Naik. *tribun Jatim*, 1-2.

-
- Hanifati, A. (2017). Pengaruh Problem-Based Learning Terhadap Kemampuan. *Jurnal Pena Ilmiah*, Volume 2. No.1 Halaman 931-940.
- Hoobs, F. (1995). Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas Edisi Kedua. *Universitas Gadjah Mada*.
- Jotin Khisty, C. a. (2005). Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid1. *Edisi Ketiga (Terjemahan)*, Erlangga, Jakarta.
- Koppelman, L. a. (1975). *Urban Planning \& Design Criteria:(formerly: Planning Design Criteria)*. Van Nostrand Reinhold.
- Neufert, E. a. (1995). *Data Arsitek jilid 2 edisi kedua*. Jakarta: Erlangga.
- O'FLAHERTY, C. (1997). Transport Planning and Traffic Engineering 4th Edition. Chapter 22 : Design Of Off-Street Parking Facilities. *Publication of: Arnold*.
- Purwanti, F. (2022). Pelajar Padati Wisata Makam Bung Karno di Libur Nataru. *detik jatim*.
- Prasetyo, H. J. (2022). Model Sistem Parkir Dengan Model Mikrokontroler . *JE-UNISLA*, Volume No.7.