

KESESUAIAN AKSESIBILITAS & PRASARANA PARKIR PADA KAWASAN WISATA PANTAI KRAKAL

Ghifreifi Amaran Naufal Akbar

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300220012@student.ums.ac.id

Dhani Mutiari

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
dhani.mutiari@ums.ac.id

ABSTRAK

Pantai Krakal di Kabupaten Gunungkidul merupakan kawasan wisata dengan tingkat kunjungan yang tinggi sehingga membutuhkan aksesibilitas dan prasarana parkir yang sesuai standar. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi kesesuaian aksesibilitas dan prasarana parkir di kawasan wisata Pantai Krakal terhadap ketentuan teknis dan regulasi yang berlaku. Metode yang digunakan adalah metode campuran kualitatif dan kuantitatif dengan pendekatan gap analysis, melalui studi literatur, observasi lapangan, serta analisis deskriptif-komparatif berdasarkan PP RI No. 50 Tahun 2011, SNI, dan pedoman Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akses jalan dan penyediaan Satuan Ruang Parkir (SRP) secara umum telah memenuhi standar. Namun, masih ditemukan ketidaksesuaian pada fasilitas pendukung, seperti marka dan pola parkir yang tidak jelas, keterbatasan penerangan, ketiadaan sistem pengendali parkir, serta kurangnya fasilitas umum pendukung. Kondisi ini menunjukkan perlunya peningkatan kualitas pengelolaan prasarana guna mendukung kenyamanan dan keberlanjutan kawasan wisata.

KEYWORDS:

Aksesibilitas; Prasarana parkir; Kawasan wisata; Pantai Krakal.

PENDAHULUAN

Kawasan wisata merupakan komponen strategis dalam pengembangan sektor pariwisata yang memiliki peran signifikan terhadap peningkatan perekonomian daerah. Namun demikian, kualitas sebuah kawasan wisata tidak hanya ditentukan oleh potensi daya tarik alam atau budaya, tetapi juga oleh kelayakan prasarana pendukungnya. Prasarana merupakan komponen yang dibutuhkan untuk menunjang sistem kehidupan, meliputi jaringan, perangkat fisik, serta aspek aksesibilitas dan sistem parkir.

Permasalahan aksesibilitas dan prasarana parkir sering menjadi hambatan utama dalam menciptakan kenyamanan dan efisiensi kunjungan wisatawan. Perencanaan akses yang kurang optimal, keterbatasan kapasitas parkir, serta minimnya fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus dapat

menurunkan kualitas pengalaman berwisata dan berdampak pada tingkat kepuasan pengunjung. Kondisi tersebut juga berimplikasi pada keberlanjutan kawasan wisata, baik dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan. Oleh karena itu, dalam kerangka pembangunan berkelanjutan dan pengembangan kawasan wisata di Indonesia, setiap elemen pendukung perlu dirancang sesuai dengan standar aksesibilitas dan kelayakan prasarana parkir yang berlaku guna mendukung terwujudnya konsep wisata yang inklusif dan berkelanjutan (Hijriatin, 2025)

Pantai Krakal yang terletak di Kabupaten Gunungkidul, Daerah Istimewa Yogyakarta, merupakan salah satu tujuan wisata unggulan yang banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik maupun mancanegara. Peningkatan jumlah pengunjung menuntut ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai, terutama pada aspek aksesibilitas

dan parkir. Meski telah memiliki jalur akses dan area parkir, masih terdapat kendala seperti keterbatasan kapasitas parkir saat waktu padat pengunjung, kurangnya pengaturan sirkulasi kendaraan, serta fasilitas pejalan kaki dan penyandang disabilitas yang belum terpenuhi dengan baik. Kondisi tersebut menunjukkan adanya potensi ketidaksesuaian terhadap standar kelayakan prasarana wisata, baik dalam konteks teknis maupun fungsional. Hal ini menjadikan perlunya penelitian mendalam untuk mengidentifikasi sejauh mana kesesuaian aksesibilitas dan prasarana parkir di kawasan wisata Pantai Krakal terhadap standar nasional dan internasional yang berlaku (*Researchgate*, 2020, n.d.).

Penelitian ini bertujuan menilai kesesuaian aksesibilitas dan prasarana parkir di kawasan wisata Pantai Krakal terhadap standar teknis nasional dan internasional melalui identifikasi kondisi eksisting serta analisis kesenjangan dengan ketentuan yang berlaku. Hasil penelitian diharapkan menjadi dasar pengembangan sistem parkir dan aksesibilitas yang lebih efisien, nyaman, dan sesuai standar, sekaligus berkontribusi dalam penerapan konsep *smart tourism* serta pengembangan kawasan wisata berkelanjutan yang ramah dan mudah diakses bagi pengunjung.

Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang lebih menitikberatkan pada analisis umum mengenai amenitas dan aksesibilitas di kawasan wisata tanpa menyoroti aspek prasarana parkir secara detail, penelitian ini berfokus secara khusus pada integrasi antara aksesibilitas dan kelayakan prasarana parkir sebagai satu kesatuan sistem pendukung wisata. Kajian yang dilakukan juga menitikberatkan pada penerapan prinsip desain arsitektur yang inklusif dan berkelanjutan dengan mengacu pada standar perencanaan nasional (SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan Kota dan SNI 03-7013-2004 tentang Fasilitas dan Aksesibilitas bagi Penyandang Cacat dan Lansia). Pendekatan tersebut diharapkan mampu memberikan perspektif baru dalam mengembangkan kawasan wisata pantai yang ramah lingkungan, mudah diakses, serta efisien dalam pengelolaan ruang parkir. Dengan demikian,

penelitian ini memiliki nilai kebaruan yang signifikan dalam mengkaji dan mengevaluasi prasarana parkir dan aksesibilitas kawasan wisata berdasarkan standar kelayakan yang berlaku (Achillas et al., 2024; *Researchgate*, 2020, n.d.).

TINJAUAN PUSTAKA

Aksesibilitas merupakan elemen fundamental dalam perancangan kawasan wisata, karena berperan penting dalam menentukan kemudahan pengunjung untuk mencapai dan menikmati suatu destinasi. Dalam konteks arsitektur dan perencanaan kawasan, aksesibilitas tidak hanya diartikan sebagai ketersediaan jalur transportasi, tetapi juga mencakup kemudahan berpindah antarzona serta keterjangkauan fasilitas bagi semua kalangan, termasuk penyandang disabilitas. Penerapan prinsip *universal design* dan *inclusive planning* menjadi landasan penting untuk memastikan bahwa kawasan wisata dapat diakses oleh setiap individu tanpa hambatan fisik maupun sosial (Achillas et al., 2024).

Selain aspek aksesibilitas, prasarana parkir memiliki peran strategis dalam mendukung sistem sirkulasi dan kenyamanan pengunjung di kawasan wisata. Parkir yang baik harus memperhatikan kapasitas, efisiensi ruang, serta sirkulasi kendaraan yang aman dan teratur. Berdasarkan SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan Kota, area parkir harus disesuaikan dengan fungsi kawasan, intensitas penggunaan, dan jenis kendaraan yang beroperasi. Studi yang dilakukan oleh (*Researchgate*, 2020, n.d.) menunjukkan bahwa kualitas dan ketersediaan area parkir menjadi salah satu faktor utama yang memengaruhi kepuasan pengunjung pada destinasi wisata. Penelitian tersebut menegaskan pentingnya penerapan standar teknis seperti rasio luas parkir per kendaraan, lebar jalur sirkulasi, serta penempatan zona parkir yang mudah diakses oleh pengguna, termasuk difabel. Dengan demikian, prasarana parkir yang sesuai standar akan mendukung peningkatan efisiensi ruang dan kenyamanan dalam aktivitas wisata.

• Standar Kelayakan Kawasan Wisata

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010–2025, pelaksanaan pengembangan sektor pariwisata perlu memperhatikan beberapa aspek sebagai berikut:

Tabel 1. Standar Kelayakan Kawasan Wisata

Kriteria	Standar	Pasal
Fasilitas Umum	- Fasilitas keamanan (Sistem tanggap bencana) - Fasilitas keuangan dan perbankan (ATM, Money changer) - Fasilitas kesehatan (klinik 24 jam) - Fasilitas bisnis (kios, apotek 24 jam) - Fasilitas sanitasi dan kebersihan (toilet umum, laundry) - Fasilitas khusus (untuk difabel, anak-anak, lansia) - Fasilitas Lahan Parkir - Fasilitas ibadah	Pasal 25 huruf a

I. Standar Satuan Ruang Parkir (SRP)

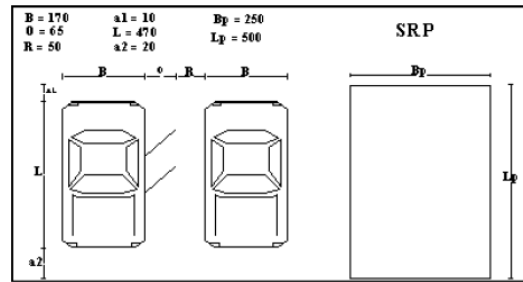
SRP (Satuan Ruang Parkir) merupakan besaran luas efektif yang dibutuhkan untuk menempatkan satu unit kendaraan, termasuk ruang bebas serta lebar bukaan pintu kendaraan (Bab I, Pasal A ayat 7). Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tahun 1996, ketentuan SRP untuk kendaraan diklasifikasikan ke dalam tiga jenis, yaitu:

Tabel 2. Penentuan SRP Menurut Golongan Kendaraan

Jenis Kendaraan	SRP (m ²)
Mobil Golongan 1	2,30 x 5,00 m
Mobil Golongan 2	2,50 x 5,00 m
Mobil Golongan 3	3,00 x 5,00 m
Bus	3,40 x 12,50 m
Truk	3,40 x 12,50 m
Sepeda Motor	0,75 x 2,00 m
Sepeda	0,75 x 2,00 m

Adapun besar Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk tiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut:

1. SRP Mobil



Gambar 1. SRP Mobil

(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

Keterangan:

B = Lebar total kendaraan

O = Lebar bukaan pintu

L = Panjang total kendaraan

a1, a2 = Jarak bebas arah longitudinal

R = Jarak bebas arah lateral

Gol I:

$$\begin{aligned}
 B &= 170 & a1 &= 10 & Bp &= 230 \\
 & & & & &= B + O + R \\
 O &= 55 & L &= 470 & Lp &= 500 \\
 & & & & &= L + a1 + a2 \\
 R &= 5 & a2 &= 20
 \end{aligned}$$

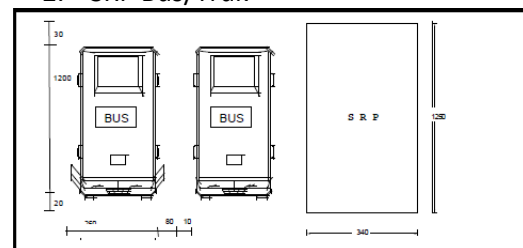
Gol II:

$$\begin{aligned}
 B &= 170 & a1 &= 10 & Bp &= 250 \\
 & & & & &= B + O + R \\
 O &= 75 & L &= 470 & Lp &= 500 \\
 & & & & &= L + a1 + a2 \\
 R &= 5 & a2 &= 20
 \end{aligned}$$

Gol III:

$$\begin{aligned}
 B &= 170 & a1 &= 10 & Bp &= 30 \\
 & & & & &= B + O + R \\
 O &= 80 & L &= 470 & Lp &= 500 \\
 & & & & &= L + a1 + a2 \\
 R &= 50 & a2 &= 20
 \end{aligned}$$

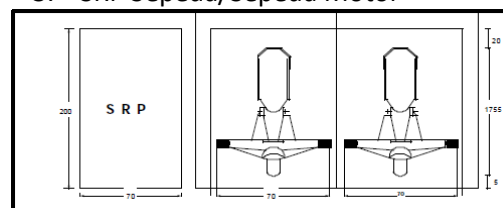
2. SRP Bus/Truk



Gambar 2. SRP Bus / Truk

(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

3. SRP Sepeda/Sepeda Motor



Gambar 3. SRP Sepeda / Sepeda Motor

(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

II. Standar Pola Parkir

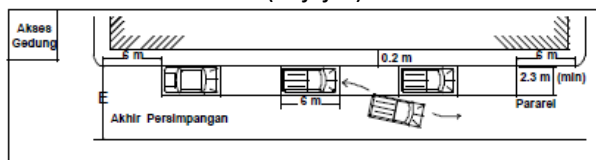
Pola parkir merupakan sistem pengaturan penempatan kendaraan pada area parkir, baik yang berada di badan jalan (*on-street parking*) maupun di luar badan jalan (*off-street parking*). Penetapan pola parkir tersebut disesuaikan dengan karakteristik lebar jalan, tingkat volume lalu lintas, jenis kendaraan yang dilayani, serta fungsi lahan di lingkungan sekitarnya (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996).

Pola parkir dalam diklasifikasikan menjadi dua kelompok besar, yaitu:

1. Pola Parkir di Badan Jalan (*On Street Parking*)
2. Pola Parkir di Luar Badan Jalan (*Off Street Parking*)

A. Pola Parkir di Badan Jalan (*On Street Parking*)

- Parkir Paralel (Sejajar)



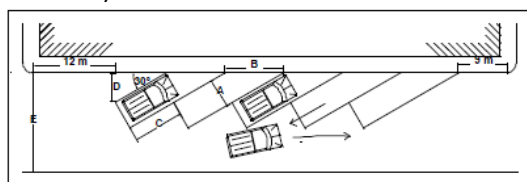
Gambar 4. Pola Parkir Paralel
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

- Parkir Menyudut

Pola parkir menyudut merupakan bentuk parkir di badan jalan (*on-street parking*) yang penempatannya membentuk sudut tertentu terhadap sisi atau tepi jalan.. Pola ini bertujuan untuk memaksimalkan jumlah kendaraan yang dapat diparkir di tepi jalan tanpa mengganggu kelancaran arus lalu lintas.

Ada beberapa tipe parkir menyudut yaitu sebagai berikut:

a) Sudut = 30 °

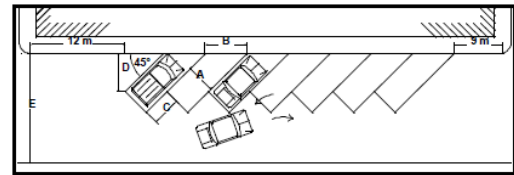


Gambar II.9

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,6
Golongan II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,75
Golongan III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

Gambar 5. Pola Parkir Sudut 30 °, On Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

b) Sudut = 45 °

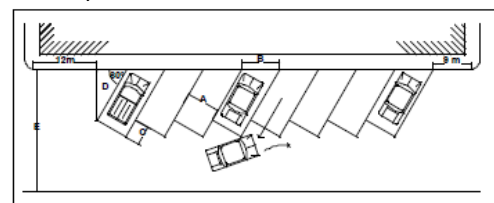


Gambar II.10

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	3,5	2,5	5,6	9,3
Golongan II	2,5	3,7	2,6	5,65	9,35
Golongan III	3,0	4,5	3,2	5,75	9,45

Gambar 6. Pola Parkir Sudut 45 °, On Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

c) Sudut = 60 °

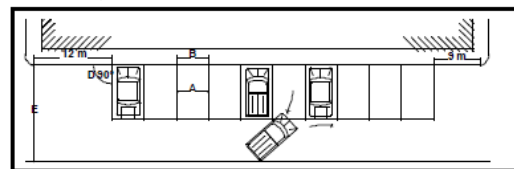


Gambar II.11

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,9	1,45	5,95	10,55
Golongan II	2,5	3,0	1,5	5,95	10,55
Golongan III	3,0	3,7	1,85	6,0	10,6

Gambar 7. Pola Parkir Sudut 60 °, On Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

d) Sudut = 90 °



Gambar II.12

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,3	-	5,4	11,2
Golongan II	2,5	2,5	-	5,4	11,2
Golongan III	3,0	3,0	-	5,4	11,2

Gambar 8. Pola Parkir Sudut 90 °, On Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

Keterangan:

- A = Lebar ruang parkir (M)
- B = Lebar kaki ruang parkir (M)
- C = Selisih Panjang ruang parkir (M)
- D = Ruang parkir efektif (M)
- M = Ruang manuver (M)
- E = Ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (M)

B. Pola Parkir di Luar Badan Jalan (*Off Street Parking*)

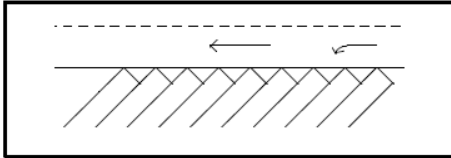
- Pola Parkir Mobil

- a) Parkiran Kendaraan Satu Sisi
 - Membentuk Sudut 90 °



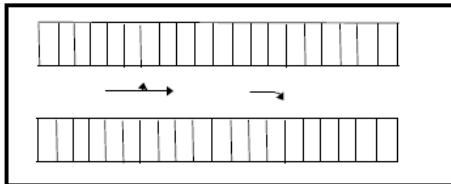
Gambar 9. Pola Parkir Kendaraan satu sisi Sudut 90 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

- Membentuk Sudut 30 °, 45 °, 60 °



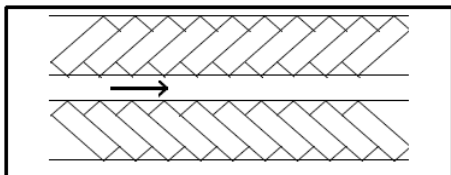
Gambar 9. Pola Parkir Kendaraan satu sisi Sudut 30 °, 45 °, 60 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

- b) Parkir Kendaraan Dua Sisi
- Membentuk sudut 90 °



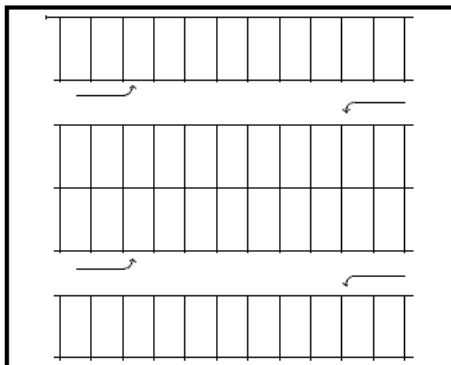
Gambar 10. Pola Parkir Kendaraan dua sisi Sudut 90 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

- Membentuk sudut 30 °, 45 °, 60 °



Gambar 11. Pola Parkir Kendaraan dua sisi Sudut 30 °, 45 °, 60 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

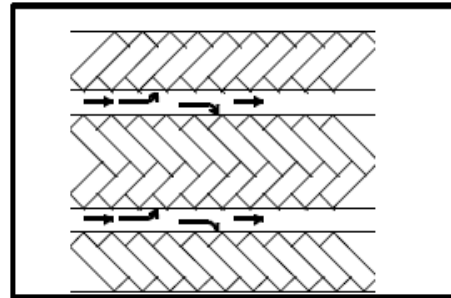
- c) Pola Parkir Pulau
- Membentuk sudut 90 °



Gambar 12. Pola Parkir Pulau Sudut 90 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

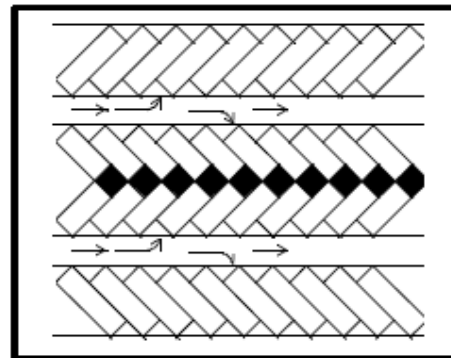
- Membentuk sudut 45 °

(1) Bentuk tulang ikan tipe A



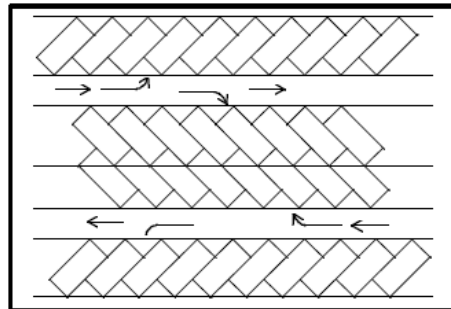
Gambar 13. Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe A Sudut 45 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

(2) Bentuk tulang ikan tipe B



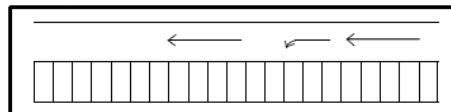
Gambar 14. Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe B Sudut 45 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

(3) Bentuk tulang ikan tipe C



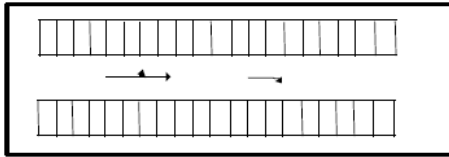
Gambar 15. Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe C Sudut 45 °, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

- Pola Parkir Bus / Truk
- a) Pola Parkir Satu Sisi



Gambar 16. Pola Parkir Satu Sisi Bus/Truk, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

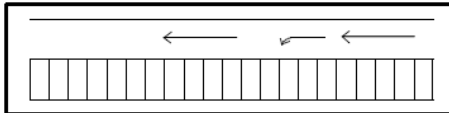
b) Pola Parkir Dua Sisi



Gambar 17. Pola Parkir Dua Sisi Bus/Truk, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

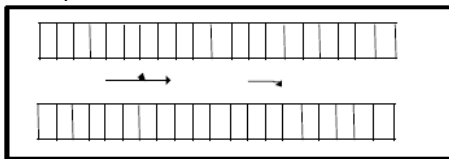
- Pola Parkir Sepeda / Sepeda Motor

a) Pola Parkir Satu Sisi



Gambar 18. Pola Parkir Satu Sisi Sepeda / Sepeda Motor, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

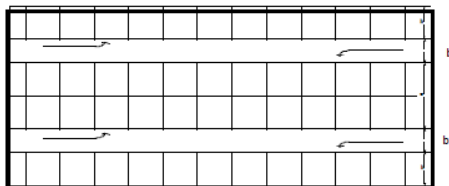
b) Pola Parkir Dua Sisi



Gambar 19. Pola Parkir Dua Sisi Sepeda / Sepeda Motor, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

• Pola Parkir Pulau

Pola parkir ini diterapkan bilabketersediaan ruang cukup luas.



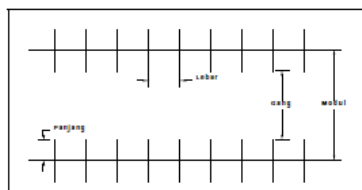
Keterangan : h = jarak terjauh antara tepi luar satuan ruang parkir
w = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau
b = lebar jalur gang

Gambar 20. Pola Parkir Pulau, Off Street
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

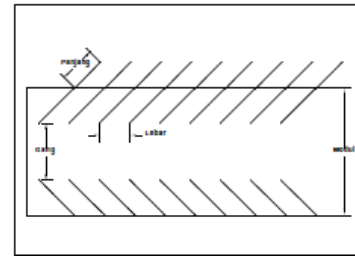
III. Jalur Sirkulasi

1. Lebar Jalur Sirkulasi

- Untuk jalan satu arah = 3,5 meter,
- Untuk jalan dua arah = 6,5 meter.



Gambar 21. Sirkulasi Jalan Satu Arah
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)



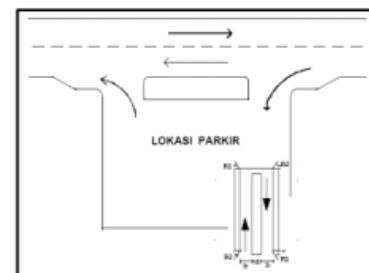
Gambar 22. Sirkulasi Jalan Dua Arah
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

2. Jalan Masuk dan Keluar

Akses fasilitas parkir harus dirancang untuk menjaga kelancaran lalu lintas internal dan eksternal, dengan mempertimbangkan dimensi dan area penampungan kendaraan. Ukuran panjang total minimum fasilitas pintu keluar-masuk ditetapkan minimal 15 meter untuk menjamin area staging yang memadai dan mencegah penumpukan kendaraan di jalan utama.

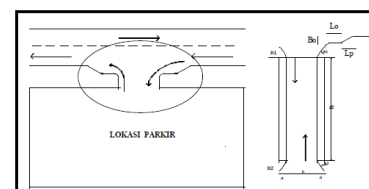
a) Pintu Masuk dan Keluar Terpisah

Satu jalur :	Dua jalur :
b = 3,00 - 3,50 m	b = 6,00 m
d = 0,80 - 1,00 m	d = 0,80 - 1,00 m
R ₁ = 6,00 - 6,50 m	R ₁ = 3,50 - 5,00 m
R ₂ = 3,50 - 4,00 m	R ₂ = 1,00 - 2,50 m



Gambar 23. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

b) Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu



Gambar 24. Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

IV. Kebutuhan Ruang Parkir

Kebutuhan SRP ini menunjukkan hubungan langsung antara luas area wisata dengan jumlah ruang parkir yang harus disediakan. Secara umum, semakin besar luas areal wisata, semakin banyak SRP yang dibutuhkan.

Data pada gambar menunjukkan kebutuhan Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang di tempat rekreasi (wisata).

f) Tempat rekreasi

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

Gambar 25. SRP Mobil
(sumber: Dirjen Hubdat, 1996)

V. Prasarana Parkir

Prasarana / Fasilitas penunjang (pendukung) parkir adalah elemen non-inti namun krusial yang berfungsi untuk meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan efisiensi operasional tempat parkir.

Berikut merupakan beberapa prasarana / fasilitas penunjang parkir

- Marka dan Rambu Jalan
- Lampu Penerangan
- Sistem Pengendali Akses (Palang Otomatis, Mesin pembayaran)
- Pembatas Roda (Wheel Stopper)
- Kanopi & Peneduh
- Sistem Drainase
- Sistem Informasi Parkir
- Sistem Keamanan

Hubungan antara aksesibilitas, prasarana parkir, dan tingkat kunjungan wisatawan juga menjadi fokus dalam berbagai penelitian terdahulu. (Herman Novry Kristiansen Paninggiran & Dinar Anggit Wicaksana, 2024) menemukan bahwa aksesibilitas dan amenities memiliki korelasi signifikan terhadap daya saing destinasi wisata, di mana kemudahan akses menjadi faktor utama dalam menarik wisatawan. Hal serupa disampaikan oleh (Cintia Nur Halimatussa'diyah & R.Yuniardi Rusdianto, 2024) yang menyatakan bahwa fasilitas, aksesibilitas, dan harga tiket secara simultan berpengaruh terhadap keputusan konsumen dalam memilih destinasi wisata. Dengan kata lain, pengelolaan fasilitas parkir dan aksesibilitas yang tidak sesuai standar dapat menurunkan kualitas pengalaman wisatawan serta menghambat perkembangan kawasan wisata itu sendiri. Oleh karena itu, identifikasi kesesuaian prasarana parkir terhadap standar menjadi penting sebagai upaya optimalisasi kualitas pelayanan wisata yang berkelanjutan.

Dari sisi regulasi, penerapan standar aksesibilitas dan prasarana parkir di Indonesia telah diatur dalam beberapa pedoman teknis dan regulasi nasional. Di antaranya adalah SNI 03-7013-2004 tentang Fasilitas dan Aksesibilitas bagi Penyandang Disabilitas dan Lansia, yang menekankan pentingnya desain lingkungan yang inklusif dalam seluruh aspek fasilitas publik, termasuk area wisata. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan No. 27 Tahun 2015 juga mengatur tentang penyediaan fasilitas parkir umum yang memenuhi standar keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi penggunaan lahan.

Dalam konteks kawasan wisata pantai seperti Pantai Krakal, penerapan kedua standar tersebut menjadi krusial guna menjamin aksesibilitas infrastruktur pendukung bagi seluruh pengguna, serta meminimalkan potensi konflik ruang antara pejalan kaki, kendaraan pribadi, dan moda transportasi wisata. Dengan memahami keterkaitan antara teori, standar, dan implementasi di lapangan, penelitian ini berupaya memberikan kontribusi terhadap pengembangan kawasan wisata pesisir yang lebih tertata, aman, dan berkelanjutan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan rangkaian langkah ilmiah yang digunakan untuk mengumpulkan data secara sistematis dan terarah sesuai dengan tujuan penelitian yang telah ditetapkan. Dalam penelitian berjudul "Identifikasi Kesesuaian Aksesibilitas dan Prasarana Parkir terhadap Standar pada Kawasan Wisata Pantai Krakal", metode ini diterapkan untuk menilai sejauh mana kondisi aktual sarana dan prasarana parkir sesuai dengan standar teknis yang berlaku. (Sugiyono, 2020) menjelaskan bahwa metode penelitian merupakan proses ilmiah yang bertujuan memperoleh data melalui tahapan yang terencana dan dapat dipertanggungjawabkan.

Penelitian ini menerapkan metode campuran, yaitu pendekatan deskriptif kualitatif dan kuantitatif, guna memperoleh gambaran yang komprehensif terhadap kondisi yang diteliti. Pendekatan kualitatif digunakan untuk menilai aspek non-fisik seperti

kenyamanan, keterpaduan, dan kemudahan akses pada area parkir, sedangkan pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengukur data fisik seperti kapasitas, luas lahan, dan jumlah kendaraan. (Perreault, 2011) Integrasi berdasarkan kedua pendekatan tersebut memungkinkan untuk melakukan analisis kesenjangan (*gap analysis*) secara objektif antara kondisi eksisting dan ketentuan regulasi, sehingga hasil penelitian tidak hanya bersifat deskriptif, tetapi juga terukur dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Metode Pengumpulan dan Analisis Data (*Gap Analysis*)

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan menggunakan metode *Gap Analysis* dengan memadukan studi literatur, observasi lapangan, serta pendekatan analisis deskriptif-komparatif.

- Studi literatur dilakukan untuk memperoleh dasar teori terkait standar aksesibilitas dan prasarana parkir.
- Observasi lapangan digunakan untuk mengidentifikasi kondisi aktual di kawasan penelitian, mencakup pola sirkulasi, jenis kendaraan, dan keterhubungan jalur dengan kawasan wisata.

Hasil dari kedua tahap tersebut kemudian dianalisis secara deskriptif-komparatif untuk mengukur kesenjangan (*gap*) antara kondisi eksisting dengan standar yang berlaku, sehingga dapat diperoleh tingkat kesesuaian dan rekomendasi perbaikan yang objektif. Adapun detail Lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar berikut:



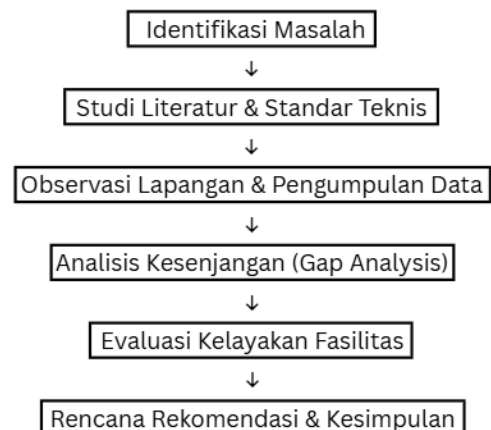
Gambar 24. Peta Lokasi (sumber: Google)

Perlengkapan Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini digunakan beberapa alat untuk mendukung kelancaran proses pengumpulan data, yang meliputi sebagai berikut:

1. Alat tulis, sebagai alat bantu penulisan dalam pengumpulan data, seperti pulpen, kertas, dan lain-lain.
2. Kamera, sebagai alat dokumentasi kegiatan yang dilakukan saat penelitian berlangsung.
3. Handphone, sebagai alat untuk mengecek site lapangan melalui maps.
4. Laptop, sebagai alat untuk mencari bahan dan topik penelitian dan menyelesaikan laporan penelitian.

Diagram Alur Penelitian



Gambar 25. Diagram Alur Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pantai Krakal merupakan salah satu destinasi wisata unggulan yang terletak di Desa Ngestirejo, Kecamatan Tanjungsari, Kabupaten Gunungkidul, Daerah Istimewa Yogyakarta. Pantai Krakal memiliki bentang alam berupa pasir putih yang luas, serta deretan batu karang yang tersebar dan memanjang mengikuti garis pantai. Sebagai salah satu pintu masuk utama kawasan wisata pantai selatan Gunungkidul, Pantai Krakal menjadi pusat aktivitas wisatawan baik lokal maupun mancanegara, dengan tingkat kunjungan yang relatif tinggi setiap akhir pekan dan musim liburan. Kondisi ini menuntut keberadaan prasarana pendukung yang memadai, khususnya pada aspek aksesibilitas dan fasilitas

parkir, untuk menjaga kenyamanan dan keselamatan pengunjung.

Berdasarkan hasil observasi lapangan, kapasitas pelayanan parkir di Kawasan Wisata Pantai Krakal masih tergolong terbatas apabila dibandingkan dengan potensi fisik lahan yang tersedia, yakni sekitar 2 hektar. Kawasan ini dapat diakses melalui jalur utama Wonosari–Baron–Krakal yang secara umum berada dalam kondisi baik dan mampu melayani kendaraan roda dua maupun roda empat, meskipun pada beberapa segmen masih ditemukan tikungan tajam dan tanjakan curam yang berpotensi membatasi mobilitas kendaraan berukuran besar, seperti bus wisata. Area parkir utama yang berlokasi relatif dekat dengan garis pantai menerapkan sistem parkir off-street dan melayani berbagai jenis kendaraan, namun secara kuantitatif kapasitasnya masih terbatas. Parkir kendaraan roda empat hanya mampu menampung kurang dari 20–25 unit mobil penumpang, yang pada kondisi kunjungan normal masih dapat berfungsi, tetapi berpotensi menimbulkan kepadatan pada periode kunjungan tinggi, terutama pada akhir pekan dan musim liburan. Untuk kendaraan berukuran besar, kapasitas parkir tercatat mampu melayani sekitar 11–15 unit bus besar dan 5–8 unit bus kecil, namun pemanfaatan ruang tersebut belum didukung oleh pengaturan pola dan zonasi parkir yang jelas. Sementara itu, kapasitas parkir kendaraan roda dua berada pada kisaran 50–70 unit dengan penataan yang masih minim elemen pendukung seperti marka dan pembatas ruang. Kondisi ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara kapasitas parkir aktual dan potensi lahan yang tersedia, yang mengindikasikan bahwa keterbatasan pelayanan parkir lebih disebabkan oleh belum optimalnya penataan dan penerapan standar teknis dibandingkan oleh keterbatasan luas lahan itu sendiri. Oleh karena itu, diperlukan penataan ulang prasarana parkir berbasis standar untuk meningkatkan efisiensi ruang, keteraturan sirkulasi, serta kenyamanan dan keselamatan pengguna kawasan wisata. Adapun Gambaran secara khusus dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 26. Kondisi Site
(Sumber: Dokumen Penulis, 2025)

Ket:
Ungu: Area Parkir Bis
Pink: Area Parkir Mobil
Biru Pastel: Area Parkir Motor
Biru Muda: Bangunan UMKM



Gambar 27. Kondisi Site
(Sumber: Dokumen Penulis, 2025)

Permasalahan lain terdapat pada prasarana parkir yang ada pada Kawasan Pantai Krakal ini, dimana lahan parkir tidak memiliki signage khusus dan pengelolaan yang seadanya saja,

Berdasarkan hasil observasi yang mengacu pada data Standar Kelayakan Kawasan Wisata sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia PP 50 Tahun 2011 (Hijriatin, 2025) tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010–2025, maka analisis dapat disusun sebagai berikut.

Tabel 3. Analisa Prasarana Umum

Elemen	Kondisi Lapangan	Standar	Klasifikasi
Jaringan Jalan	 Jalan sudah aspal dan cukup lebar untuk dilalui dua	PP RI No. 50 Tahun 2011	Memenuhi standar

	arah jalan kendaraan			
Jaringan Listrik dan Lampu Penerangan		PP RI No. 50, Tahun 2011	RI	Tidak memenuhi standar
	Terdapat lampu penerangan namun hanya di badan jalan saja, bagian dalam tidak ada			
Jaringan Internet/ Telekomunikasi		PP RI No. 50, Tahun 2011	RI	Tidak memenuhi standar

(Sumber: Analisis Penulis, 2025)

Tabel 4. Analisa Fasilitas Umum

Elemen	Kondisi Lapangan	Standar		Klasifikasi
Fasilitas Keamanan/ Keselamatan	Tidak terdapatnya pos jaga resmi, pada area Kawasan ini	PP RI No. 50, Tahun 2011	RI	Tidak memenuhi standar
Fasilitas Kesehatan	Belum ada pos kesehatan dan fasilitas pertolongan pertama	PP RI No. 50, Tahun 2011.	RI	Tidak memenuhi standar
Fasilitas Sanitasi	 Terdapat fasilitas toilet namun sudah tidak terawat	PP RI No. 50, Tahun 2011	RI	Tidak memenuhi standar
Fasilitas Lahan Parkir	 Ada prasarana parkir yang cukup luas, untuk menampung kendaraan besar.	Dirjen Hubdat, 1996		Memenuhi standar
Fasilitas Tempat Ibadah	 Sudah	PP RI No. 50, Tahun 2011	RI	Memenuhi standar

terdapat fasilitas ibadah pada Kawasan area Pantai krakal.
--

(Sumber: Analisis Penulis, 2025)

Pada hasil dan analisa penelitian prasarana parkir di kawasan Pantai Krakal yang ditinjau dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Tahun 1996, dapat dianalisis sebagai berikut:

Tabel 5. Analisa Prasarana Parkir

Elemen	Kondisi Lapangan	Standar	Klasifikasi
SRP Sepeda Motor	 Terdapat area parkir motor dengan SRP	Dirjen Hubdat, 1996	Memenuhi standar
SRP Mobil Penumpang	 Terdapat parkir mobil dengan SRP 2,50 X 5,50	Dirjen Hubdat, 1996	Memenuhi standar
SRP Bus/Truck	 Terdapat parkir bus/truck dengan SRP	Dirjen Hubdat, 1996	Memenuhi standar
Pola Parkir Kendaraan (Sepeda Motor)	 Tidak ada pola parkir sepeda motor	Dirjen Hubdat, 1996	Tidak memenuhi standar
Pola Parkir Kendaraan (Mobil)	 Terdapat pola parkir mobil, namun sudah pudar tidak terlihat	Dirjen Hubdat, 1996	Tidak memenuhi standar
Pola Parkir Kendaraan (Bus/Truck)		Dirjen Hubdat, 1996	Tidak memenuhi standar

	Tidak terdapat pola parkir bus/truck		
Prasarana Parkir (Vegetasi)	 Pada area parkir sudah terdapat vegetasi, sebagai peneduh parkiran secara alami	Dirjen Hubdat, 1996	Memenuhi standar
Prasarana Parkir (Rambu)	 Terdapat rambu khusus pada area parkir Kawasan ini.	Dirjen Hubdat, 1996	Memenuhi standar
Sistem Pengendali Akses	 Tidak adanya pengendali parkir seperti pos/palang masuk, keluar	Dirjen Hubdat, 1996	Tidak memenuhi standar

(Sumber: Analisis Penulis, 2025)

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis kesesuaian aksesibilitas dan prasarana parkir di Kawasan Wisata Pantai Krakal terhadap standar PP RI No. 50 Tahun 2011(Hijriatin, 2025) dan pedoman teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 1996, dapat disimpulkan bahwa secara umum kawasan ini telah memenuhi standar pada aspek akses jalan utama dan penyediaan Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor, mobil penumpang, serta bus/truk. Namun demikian, tingkat ketidaksesuaian masih ditemukan secara signifikan pada elemen fasilitas pendukung dan pengelolaan prasarana parkir. Ketidaksesuaian tersebut meliputi tidak tersedianya pola dan marka parkir yang jelas, keterbatasan penerangan di area parkir bagian dalam, ketiadaan sistem pengendali akses parkir, serta belum terpenuhinya fasilitas

umum pendukung seperti keamanan, kesehatan, sanitasi yang layak.

Kondisi ini dapat disimpulkan bahwa adanya kesenjangan antara kondisi eksisting dan standar yang berlaku, sehingga kualitas pelayanan dan kenyamanan kawasan wisata belum optimal.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, disarankan agar pengelolaan aksesibilitas dan prasarana parkir di Kawasan Wisata Pantai Krakal ditingkatkan melalui penataan ulang pola dan marka parkir sesuai standar, penambahan penerangan pada area parkir bagian dalam, serta penerapan sistem pengendali akses parkir untuk meningkatkan ketertiban dan keamanan. Selain itu, diperlukan peningkatan kualitas fasilitas umum pendukung, meliputi penyediaan fasilitas keamanan, kesehatan, dan sanitasi yang layak, guna menunjang kenyamanan serta keselamatan pengunjung sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Untuk penelitian selanjutnya, disarankan agar kajian ini dikembangkan dengan analisis yang lebih komprehensif terkait manajemen dan kapasitas parkir terhadap intensitas kunjungan wisata, serta keterpaduan aksesibilitas kawasan dengan prinsip pengembangan wisata yang berkelanjutan. Penelitian lanjutan diharapkan dapat menjadikan hasil penelitian ini sebagai referensi dalam perencanaan dan pengembangan prasarana parkir serta aksesibilitas pada kawasan wisata sejenis.

DAFTAR PUSTAKA

Achillas, C. et al. (2024). *Empowering Tourism Accessibility: A Digital Revolution in Accessible Tourism Destinations*. *Applied Sciences*. <https://www.mdpi.com/2076-3417/14/23/11136> ?

Audziah, (2024). Analisa Standar Kebutuhan Aksesibilitas & Prasarana Parkir Pada Kawasan Hutan Kota Babakan Siliwangi Bandung. <https://proceedings.ums.ac.id/siar/article/view/4654>

Data PP RI No. 50, Tahun 2011

Halimatussa'diyah, C. N. (2024). *The Influence of Facilities, Accessibility, and Entrance Ticket Prices on Consumer Decisions in Choosing East Java Park 1 Tourist Destinations*. **Journal of Business Economics and Management**. <https://jurnal.globalsciences.com/index.php/ibem/article/download/60/64/171> ?

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

Kristiansen, H. N., & Wicaksana, D. A. (2024). *Analysis of Attractions, Amenities, and Accessibility as Competitiveness Factors of Umbul Sidomukti Semarang Tourist Destination Based on Google Reviews*. **Brilliant International Journal of Management and Tourism**. <https://journalcenter.org/index.php/BIJMT/article/view/5222> ?

Perreault, Kadja (2011). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 27 Tahun 2015. *Tentang Area dan Fasilitas Parkir umum*.

Researchgate (2020). *Availability and Quality of Parking in Tourist Destinations*. [\(PDF\) AVAILABILITY AND QUALITY OF PARKING IN TOURIST DESTINATIONS](#)

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta. https://digilib.stekom.ac.id/assets/dokumen/ebook/feb_35efe6a47227d6031a75569c2f3f39d44fe2db43_1652079047.pdf

Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-1733-2004. *Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan Kota*.

Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7013-2004. *Fasilitas dan Aksesibilitas bagi Penyandang Cacat dan Lansia*.