

EVALUASI SIRKULASI DAN PENATAAN AREA PARKIR DI KAWASAN *MIXED-USE* WISATA PANTAI KUTA DAN BEACHWALK SHOPPING CENTER BALI

Mohamad Afif Dzakwan

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300220097@student.ums.ac.id

Yayi Arsandrie

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
ya115@ums.ac.id

ABSTRAK

Kawasan Pantai Kuta merupakan destinasi wisata utama di Bali dengan intensitas aktivitas wisata dan komersial yang tinggi, ditandai dengan keberadaan Beachwalk Shopping Center sebagai pusat perbelanjaan modern di tepi pantai. Namun, perkembangan kawasan tersebut belum diimbangi dengan sistem sirkulasi dan penataan parkir yang baik sehingga menimbulkan permasalahan tata ruang dan kenyamanan kawasan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif melalui observasi lapangan, pemetaan kondisi eksisting, serta analisis kapasitas parkir dan pola sirkulasi kawasan. Metode kuantitatif ditambahkan untuk memperkuat hasil observasi melalui data numerik terukur yang dianalisis menggunakan DepthmapX dan kuesioner. Pendekatan deskriptif analitis digunakan untuk mengidentifikasi permasalahan dan potensi penataan kawasan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi fasilitas parkir di luar badan jalan di area depan Beachwalk Shopping Center Bali belum mampu mendukung sistem sirkulasi yang tertib dan nyaman akibat tingginya intensitas aktivitas wisata dan perdagangan yang tidak diimbangi kapasitas parkir memadai. Keterbatasan elemen pendukung, seperti marka, rambu, jalur pedestrian dan fasilitas aksesibilitas, turut menurunkan tingkat kenyamanan dan keselamatan, sehingga area ini menjadi titik dengan kepadatan lalu lintas tertinggi di kawasan studi. Oleh karena itu, diperlukan penataan ulang sistem parkir dan sirkulasi yang mengacu pada standar teknis, meliputi pola dan dimensi parkir, jalur sirkulasi kendaraan, serta penyediaan elemen pendukung dan peningkatan fasilitas pedestrian yang terintegrasi, aksesibel, dan berkelanjutan, khususnya pada periode kunjungan tinggi.

KEYWORDS:

Penataan Parkir; Sirkulasi; *Mixed-Use Tourism Area*; Pantai Kuta; Beachwalk Bali

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kawasan Pantai Kuta di Bali merupakan salah satu destinasi wisata unggulan yang memiliki daya tarik tinggi bagi wisatawan lokal maupun mancanegara. Kawasan ini dikenal dengan karakter kawasan *Mixed-Use Tourism Area*, dimana fungsi wisata pantai berpadu dengan aktivitas komersial modern, salah satunya melalui keberadaan Beachwalk Shopping Center Bali, yang menjadi pusat perbelanjaan utama di tepi Pantai Kuta.

Kombinasi aktivitas tersebut menciptakan dinamika ruang yang kompleks, baik dari segi sirkulasi, parkir, maupun penggunaan ruang publik.

Namun, kondisi eksisting kawasan ini masih menunjukkan sejumlah permasalahan tata ruang yang cukup signifikan. Salah satu isu utama adalah sirkulasi area parkir yang tidak teratur akibat kapasitas lahan yang tidak sebanding dengan volume kendaraan wisatawan, sehingga kerap menimbulkan kemacetan terutama pada jam sibuk.

Selain itu, belum adanya pembagian zonasi yang jelas antara aktivitas wisata

pantai dan pengunjung pusat perbelanjaan menyebabkan tumpang tindihnya fungsi ruang dan menghambat kelancaran pergerakan kendaraan maupun pejalan kaki. Ketidaknyamanan pejalan kaki juga terlihat dari kondisi jalur pedestrian yang sempit, terputus, dan terganggu oleh parkir kendaraan.

Di sisi lain, pemetaan fasilitas penunjang wisata di sekitar Beachwalk Shopping Center masih belum optimal, baik dari aspek ruang terbuka, area *drop off*, maupun elemen pendukung lainnya. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi terhadap sistem sirkulasi dan penataan parkir guna memperoleh gambaran kondisi eksisting serta merumuskan rekomendasi penataan kawasan yang lebih efisien dan berorientasi pada kenyamanan pengguna.

Rumusan Permasalahan

1. Bagaimana ketercapaian standar sarana dan prasarana parkir di kawasan wisata Pantai Kuta Bali, berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRD/ 96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir?
2. Bagaimana kondisi dan ketersediaan fasilitas publik yang menunjang kenyamanan sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki di area parkir kawasan wisata Pantai Kuta Bali?
3. Bagaimana strategi penataan sirkulasi dan area parkir yang tepat untuk menciptakan tata ruang kawasan wisata Pantai Kuta yang efisien, nyaman, dan berkelanjutan?

Tujuan Penelitian

1. Mengevaluasi ketercapaian fasilitas parkir di kawasan Pantai Kuta terhadap standar teknis nasional.
2. Menganalisis pola sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki untuk mengidentifikasi titik permasalahan utama.
3. Memberikan rekomendasi rancangan atau strategi penataan sirkulasi dan parkir yang berorientasi pada kenyamanan, efisiensi, dan keberlanjutan pada kawasan wisata.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Penataan Lahan Parkir

Penataan parkir merupakan bagian dari sistem transportasi yang berfungsi menyediakan ruang untuk kendaraan secara aman, teratur, dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas. Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, fasilitas parkir harus memenuhi aspek kapasitas, sirkulasi internal, kemudahan akses, keamanan, dan efisiensi ruang. Literatur manajemen parkir menjelaskan bahwa perencanaan parkir yang baik harus memperhitungkan kebutuhan puncak kunjungan, pola pergerakan pengunjung, dan zonasi kegiatan di sekitarnya.

Jenis Parkir

Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996) menyatakan bahwa pengelompokan fasilitas parkir dapat ditinjau dari aspek lokasi penempatannya. Berdasarkan kriteria tersebut, jenis parkir dibagi menjadi dua, sebagai berikut:

a. Parkir dalam badan jalan

Dalam perencanaan parkir pada badan jalan, penentuan sudut parkir menjadi aspek penting untuk menunjang kenyamanan dan keselamatan pengguna. Selain itu, faktor lain yang perlu dipertimbangkan antara lain lebar efektif jalan, tingkat volume lalu lintas pada ruas yang bersangkutan, dimensi kendaraan yang dilayani, karakter dan fungsi lahan di sekitarnya, serta peranan jalan dalam sistem jaringan lalu lintas sehingga penataannya lebih optimal tanpa mengganggu arus lalu lintas.

Tabel 1. Lebar minimum jalan lokal primer satu arah untuk parkir pada badan jalan

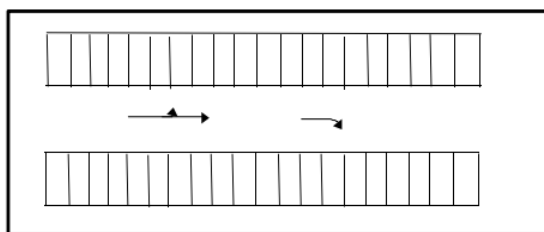
Sudut Parkir (°n°)	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir Efektif (m)	Ruang Parkir Efektif (m)	Ruang Manuver (m)	D+M (m)	D+M+J (m)	Lebar Jalan Efektif (m)	Lebar Total Jalan (m)	Lebar Jalan Efektif (m)	Lebar Total Jalan (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3	5,8	6,0	8,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3	7,9	6,0	10,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3	9,3	6,0	12,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3	10,4	6,0	13,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3	11,3	6,0	14,3

Keterangan : J = Lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter)

(Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD tahun 1996)

b. Parkir luar badan jalan

Dalam perencanaan parkir di luar badan jalan, penentuan tata letak dan pola parkir menjadi faktor penting untuk mendukung kenyamanan dan kelancaran penggunaan fasilitas (Herdana, 2001). Perencanaan tersebut perlu memperhatikan kapasitas lahan yang tersedia, dimensi kendaraan, kebutuhan ruang manuver, serta hubungan antara area parkir dengan fungsi lahan di sekitarnya. Selain itu, pengaturan akses masuk dan keluar juga disesuaikan sehingga parkir di luar badan jalan dapat berfungsi secara optimal tanpa mengganggu sekitar.



Gambar 1. Pola parkir dua sisi bersudut 90°
(Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD tahun 1996)

Berdasarkan ketentuan dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1996), terdapat perbedaan mendasar antara jalur sirkulasi dan jalur gang yang terutama dari fungsi penggunaannya. Jalur gang pada dasarnya berfungsi untuk melayani pergerakan kendaraan menuju ruang parkir dalam skala terbatas, dengan ketentuan panjang jalur gang tidak melebihi 100 meter.

Selain itu, standar teknis juga mengatur dimensi minimum jalur sirkulasi guna menjamin kelancaran dan keselamatan pergerakan kendaraan. Lebar minimum jalur sirkulasi ditetapkan sebesar 3,5 meter untuk jalan satu arah dan 6,5 meter untuk jalan dua arah. Ketentuan ini menjadi acuan penting

dalam perencanaan dan evaluasi fasilitas parkir agar sirkulasi kendaraan dapat berlangsung secara efektif dan nyaman.

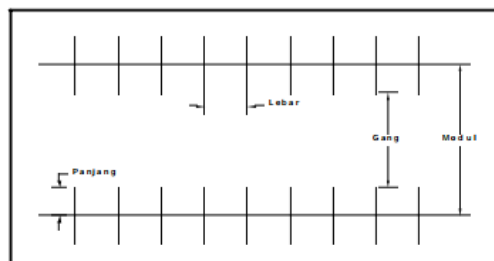
Tabel 2. Dimensi jalur gang

SRP	Lebar Jalur Gang (m)							
	< 30°		< 45°		< 60°		90°	
	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah
a. SRP mobil pnp 2,5 x 5,0 m	3,00	6,00	3,00	6,00	5,10	6,00	6,00	8,00
b. SRP mobil pnp 2,5 x 5,0 m	3,50	6,50	3,50	6,50	5,10	6,50	6,50	8,00
c. SRP sepeda motor 0,75 x 30 m	3,00	6,00	3,00	6,00	4,60	6,00	6,00	8,00
d. SRP bus/truk 3,40 m x 12,5 m	3,50	6,50	3,50	6,50	4,60	6,50	6,50	8,00

Keterangan : * = lokasi parkir tanpa fasilitas pejalan kaki

** = lokasi parkir dengan fasilitas pejalan kaki

(Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD tahun 1996)



Gambar 2. Pola sirkulasi area parkir luar badan jalan
(Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD tahun 1996)

Elemen Pendukung Lahan Parkir

Dalam perspektif perancangan kota (Kojongian & Rondonuwu, 2017), Shirvani menempatkan parkir sebagai elemen yang memiliki peran strategis terhadap kualitas dan keteraturan lingkungan perkotaan. Parkir tidak semata-mata dipahami sebagai ruang untuk menempatkan kendaraan, melainkan sebagai sistem ruang yang memengaruhi pola sirkulasi, interaksi pengguna, serta kenyamanan kawasan secara keseluruhan. Oleh karena itu, penyediaan lahan parkir perlu didukung oleh elemen-elemen fisik yang mampu mengatur pergerakan kendaraan dan pejalan kaki secara terstruktur.

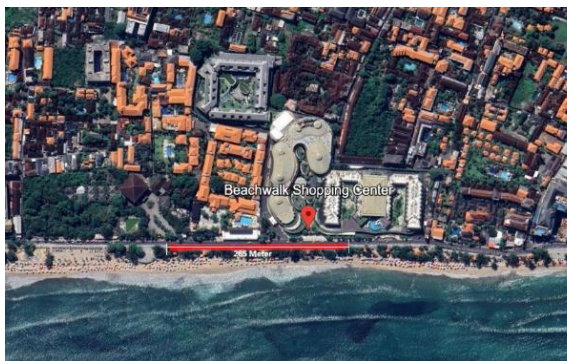
Elemen pendukung lahan parkir berfungsi sebagai pengendali ruang dan

sirkulasi agar aktivitas parkir tidak menimbulkan konflik antar pengguna. Elemen visual seperti rambu, marka, dan pembatas fisik juga memiliki peran signifikan dalam sistem parkir (Laksmiana et al., 2022). Elemen-elemen tersebut berfungsi sebagai alat komunikasi ruang yang memberikan arahan, batasan, serta informasi kepada pengguna. Berdasarkan pendekatan Shirvani (1985), elemen pendukung lahan parkir harus direncanakan secara terpadu sebagai bagian dari sistem tata ruang kawasan.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di lokasi Pantai Kuta Bali, khususnya pada kawasan di sekitar pusat perbelanjaan Beachwalk Shopping Center Bali (Gambar 3). Objek penelitian adalah area lahan parkir yang berlokasi di area Jalan Pantai Kuta, Kecamatan Kuta Selatan, Kabupaten Badung, Bali. Fokus penelitian pada lahan parkir depan Beachwalk Shopping Center Bali sebagai zona parkir yang paling padat.



Gambar 3. Kawasan Area Pantai Kuta Bali
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

Pendekatan Penelitian

Penggunaan dua metode penelitian yaitu metode kualitatif dan kuantitatif diharapkan mampu memberikan hasil kajian yang lebih komprehensif dan objektif. Dengan metode kualitatif, penelitian dapat menggali secara mendalam dinamika, makna, serta fenomena yang muncul di lapangan melalui observasi, maupun interpretasi konteks. Sementara itu, metode kuantitatif berperan

sebagai penguat temuan tersebut melalui data numerik yang terukur, terstruktur, dan teranalisis secara statistik melalui DepthmapX dan kuesioner. Kombinasi keduanya diharapkan dapat menghasilkan pemahaman yang lebih utuh, tidak hanya menggambarkan realitas empiris, tetapi juga menjelaskan hubungan, pola, serta kecenderungan yang terjadi. Dengan demikian, penelitian dapat memberikan rekomendasi yang lebih akurat, relevan, dan dapat dipertanggung jawabkan baik secara akademis maupun praktis.

Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini metode pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kombinasi beberapa metode sebagai berikut:

1. **Observasi**
Pengumpulan data melalui observasi langsung dilakukan untuk memperoleh gambaran kondisi aktual di lapangan.
2. **Kajian Pustaka**
Kajian Pustaka dilaksanakan untuk menghimpun data sekunder yang berperan sebagai landasan pendukung dalam proses penelitian dari berbagai sumber literatur.
3. **Aplikasi DepthmapX**
Pemanfaatan aplikasi *DepthmapX* dilakukan untuk menunjang proses pengumpulan dan analisis data secara lebih akurat, khususnya dalam mengkaji pola sirkulasi di sekitar kawasan penelitian.
4. **Kuesioner**
Pemanfaatan kuesioner dilakukan untuk memperoleh informasi langsung dari pengguna fasilitas parkir terkait tingkat kenyamanan, kemudahan sirkulasi, serta kualitas fasilitas tersedia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sirkulasi Parkir

Observasi yang dilakukan di kawasan parkir Pantai Kuta dibagi menjadi tiga zona pengamatan di sepanjang area parkir kendaraan yang dimulai dari lahan parkir di depan Beachwalk Shopping Center Bali, menunjukkan hasil sebagai berikut:



Beachwalk Shopping Center
Jalan Raya Pantai Kuta
Area 1
Area 2
Area 3

Gambar 4. Pembagian Zona Penelitian
(Sumber: Analisis penulis dari Google maps, 2025)

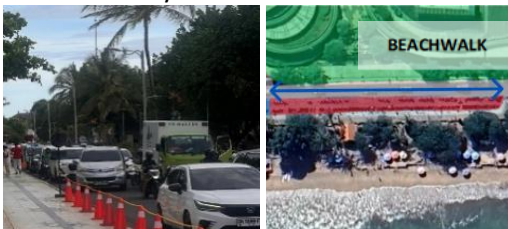
a. Area 1

Area 1 merupakan lahan parkir di titik awal kedatangan pengguna karena Jalan Raya Pantai Kuta menerapkan sistem satu arah. Area ini memiliki akses yang lebar pada awal kedatangan, sehingga memberikan kemudahan akses yang tinggi bagi pengguna sepeda motor (Gambar 5).



Gambar 5. Kondisi parkir Area 1: Bukan akses masuk
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

Area ini memiliki tingkat kepadatan parkir yang tinggi karena menjadi pilihan utama pengendara sepeda motor saat memasuki kawasan. Kondisi tersebut kerap mengganggu kelancaran lalu lintas di Jalan Raya Pantai Kuta.



Gambar 6. Kondisi kemacetan lalu lintas Area 1
(Sumber: Dokumen penulis, 2025)

Selain berfungsi sebagai area parkir, pada lokasi ini juga menjadi titik peralihan menuju kawasan Pantai Kuta (Gambar 7).



Gambar 7. Gapura masuk kawasan Pantai Kuta
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

b. Area 2

Area 2 terletak di bagian tengah kawasan lahan parkir dan berfungsi sebagai zona sirkulasi utama dengan akses keluar dan masuk yang cukup lebar. Namun keberadaan persimpangan jalur keluar kendaraan roda empat dari Beachwalk Shopping Center Bali kerap menimbulkan penumpukan lalu lintas.



Gambar 8. Akses kendaraan keluar dan masuk Area 2
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)



Gambar 9. Persimpangan keluar area parkir roda 4 Beachwalk Shopping Center Bali
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

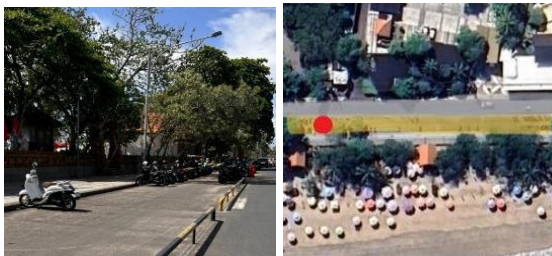
Pada area ini juga terdapat fasilitas pengisian daya kendaraan listrik roda dua, akan tetapi fasilitas tersebut tidak berfungsi secara optimal dan menimbulkan tumpang tindih parkir, sehingga memicu kepadatan yang cukup tinggi.



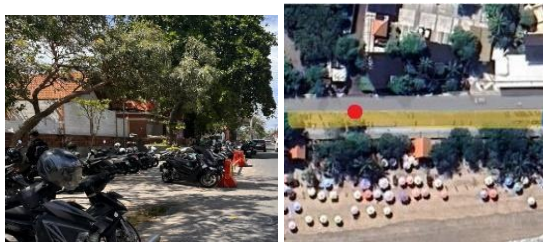
Gambar 10. Stasiun pengisian daya listrik
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

c. Area 3

Area 3 berada di titik kawasan parkir sepanjang Jalan Raya Pantai Kuta dengan volume parkir relatif rendah karena letaknya jauh dari pusat aktivitas Beachwalk Shopping Center Bali. Area ini memiliki akses masuk dan keluar yang cukup luas, sehingga memudahkan manuver kendaraan dan membantu menjaga kelancaran lalu lintas jalan.



Gambar 11. Kondisi parkir Area 3
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)



Gambar 12. Bukaan sirkulasi keluar dan masuk Area 3
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

Kondisi Eksisting

Dalam penelitian ini identifikasi kondisi fisik eksisting pada keseluruhan area lahan parkir di Jalan Raya Pantai Kuta, terutama pada area depan Beachwalk Shopping Center Bali, sangatlah penting untuk memperoleh data yang akurat dan representatif. Fasilitas parkir yang diterapkan untuk roda dua yang berada di luar badan jalan berbentuk taman parkir

umum dengan penerapan pola parkir dua sisi bersudut 60° . Terdapat elemen pembatas antara area parkir dan Jalan Raya Pantai Kuta berupa pipa berdiameter ± 4 inch dengan ketinggian dari permukaan jalan sekitar 30cm. Hal ini memungkinkan pengguna parkir dapat menyeberang menuju Beachwalk Shopping Center Bali pada titik yang tidak teratur dikarenakan pipa mudah dilangkahi (Gambar 13a).



(a) Pipa batas jalan (b) Penyeberangan jalan
Gambar 13. Kondisi batas parkir dan penyeberangan Jalan Raya Pantai Kuta
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

Kawasan parkir ini belum dilengkapi dengan elemen *zebra cross* sebagai fasilitas penyeberangan pejalan kaki (Gambar 14), sehingga pergerakan pengguna menuju Beachwalk Shopping Center Bali tidak teratur dan berpotensi menimbulkan konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan (Gambar 13b).



Gambar 14. Panoramic lahan parkir Jalan Raya Pantai Kuta
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

Ketiadaan marka parkir membuat jarak antar kendaraan tidak terukur secara jelas, sehingga pola parkir terbentuk tidak teratur dan bergantung pada persepsi masing-masing pengguna (Gambar 15a). Kondisi ini menyulitkan manuver kendaraan untuk masuk dan keluar, meningkatkan potensi penumpukan serta singgungan antar sepeda motor, dan berdampak pada penurunan efektivitas kapasitas lahan parkir secara keseluruhan.



(a) Tidak ada marka parkir (b) Parkir dan pedestrian
Gambar 15. Permasalahan lahan parkir dan akses pedestrian

(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

Selain ketiadaan marka parkir, kawasan ini juga belum dilengkapi marka petunjuk dan jalur *ramp* yang memadai untuk mengarahkan pergerakan pengguna, khususnya penyandang disabilitas, menuju jalur pedestrian (Gambar 15b). Kondisi tersebut menyebabkan aksesibilitas kawasan belum terintegrasi secara aman dan nyaman, serta menunjukkan bahwa lahan parkir belum sepenuhnya menerapkan prinsip akses universal, ramah pengguna dan inklusivitas.

Area parkir pada kawasan ini dilengkapi jalur drainase, namun tidak memiliki elemen pembatas yang jelas dan memadai. Kondisi tersebut menyebabkan area di sekitar drainase kerap dimanfaatkan sebagai tempat berhenti atau parkir kendaraan secara tidak terkontrol, sehingga berpotensi mengganggu fungsi drainase dan keteraturan ruang sirkulasi, serta berdampak pada kualitas lingkungan dan keselamatan pengguna kawasan.

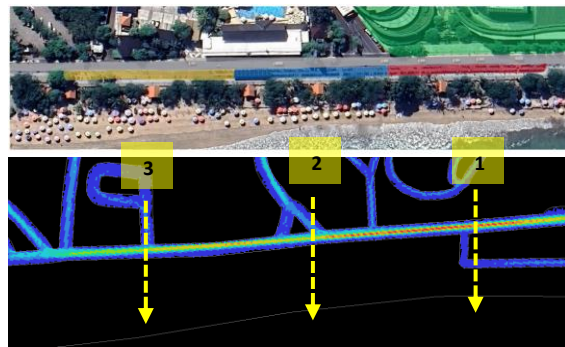


Gambar 16. Drainase di sekitar kawasan lahan parkir
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

Analisis Sirkulasi Lalu Lintas dengan *DepthmapX*

Analisis sirkulasi lalu lintas pada kawasan lahan parkir di sepanjang Jalan Raya Pantai Kuta, khususnya di depan

Beachwalk Shopping Center Bali, merupakan tahapan penting untuk memahami pola pergerakan kendaraan, volume, dan tingkat kepadatan lalu lintas. Analisis ini bertujuan mengidentifikasi intensitas arus kendaraan serta keterkaitannya dengan aktivitas parkir, akses keluar dan masuk, serta konflik sirkulasi. Untuk memperoleh hasil yang lebih komprehensif digunakan metode pendukung dengan *DepthmapX* yang memungkinkan analisis spasial pola pergerakan, konsentrasi arus, serta identifikasi area berintensitas tinggi dan potensi kemacetan berdasarkan konfigurasi ruang kawasan.



Gambar 17. *DepthmapX* Sirkulasi Jalan Raya Pantai Kuta
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

Hasil analisis *DepthmapX* menunjukkan variasi kepadatan lalu lintas di Jalan Raya Pantai Kuta yang divisualisasikan melalui warna merah (tinggi) pada Area 1, Kuning (sedang) pada Area 2, dan biru (rendah) pada Area 3. Kepadatan tidak tersebar merata, melainkan terpusat pada ruas utama (Area 1), khususnya di sekitar Beachwalk Shopping Center Bali, yang dipengaruhi oleh konfigurasi jalan dan akses parkir. Hasil simulasi *DepthmapX* menunjukkan kesesuaian dengan hasil pengamatan yang dilakukan.

Observasi Berdasarkan Waktu

Observasi sirkulasi lalu lintas kendaraan pada Jalan Raya Pantai Kuta dilakukan dengan membedakan waktu penelitian antara hari kerja dan hari libur untuk menangkap variasi pola pergerakan kendaraan. Hasil observasi dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Hari kerja: Senin, 1 Desember 2025

Observasi di hari kerja dilakukan pada hari Senin, 1 Desember pukul 17:43 WITA, yang umumnya merupakan waktu dengan aktivitas tinggi. Namun, hasil visualisasi menunjukkan bahwa sirkulasi lalu lintas saat pengamatan berlangsung relatif lancar dan tidak menunjukkan kepadatan yang signifikan (Gambar 18).



Gambar 18. Kondisi lalu lintas di hari kerja
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

2. Hari libur: Minggu, 16 November 2025

Observasi pada hari libur dilaksanakan pada hari Minggu, 16 November 2025 pukul 17:04 WITA menunjukkan bahwa lalu lintas di sekitar Beachwalk Shopping Center Bali mengalami kepadatan cukup tinggi (Gambar 19), yang dipengaruhi oleh meningkatnya aktivitas wisata, pergerakan pengunjung, serta intensitas keluar dan masuk kendaraan pada hari libur.



Gambar 19. Kondisi lalu lintas di hari libur
(Sumber: Dokumentasi penulis, 2025)

Dengan membandingkan kedua kondisi tersebut yang berfokus pada sore hari pukul 17:00 WITA, penelitian ini mampu menghasilkan gambaran yang lebih komprehensif mengenai dinamika sirkulasi lalu lintas di Jalan Raya Pantai Kuta. Dikarenakan pada waktu tersebut merupakan titik tingkat volume kepadatan lalu lintas paling tinggi. Hasil observasi ini juga menjadi dasar penting untuk memahami perbedaan karakter lalu lintas

pada hari biasa dan hari libur, sekaligus memberikan landasan analisis yang lebih kompleks dalam merumuskan.

Kuesioner

Kuisisioner dalam penelitian ini dirancang sebagai alat ukur kuantitatif untuk menangkap persepsi pengguna terhadap kondisi sirkulasi dan fasilitas parkir di kawasan Pantai Kuta dan Beachwalk Shopping Center Bali. Penyusunan butir pertanyaan didasarkan pada tujuan penelitian serta indikator-indikator utama yang relevan dengan evaluasi parkir dan sirkulasi, mengacu pada standar teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 dan literatur penataan parkir perkotaan.

Variabel yang diukur melalui kuisisioner meliputi :

1. Kemudahan akses masuk dan keluar area parkir.
2. Kelancaran sirkulasi kendaraan di dalam area parkir.
3. Kejelasan pola parkir dan jalur sirkulasi.
4. Ketersediaan dan kualitas elemen pendukung parkir.
5. Tingkat kenyamanan dan keamanan pengguna.

Setiap variabel dijabarkan ke dalam pertanyaan tertutup menggunakan skala Likert lima tingkat, dari sangat tidak setuju hingga sangat setuju, guna memperoleh penilaian yang objektif dan terukur. Validitas isi kuisisioner dijaga melalui kesesuaian indikator dengan teori dan standar teknis yang berlaku untuk memastikan kejelasan dan relevansi pertanyaan.

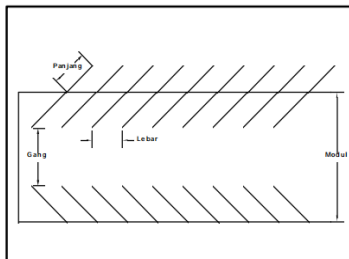
Pengambilan sampel dilakukan dengan metode *accidental sampling* terhadap 1-15 responden pengguna parkir sepeda motor. Jumlah responden tersebut dinilai representatif untuk penilaian skala kawasan dengan pendekatan deskriptif – analitis. Data kuisisioner dianalisis secara deskriptif kuantitatif dan dipadukan dengan hasil observasi lapangan serta analisis spasial DepthmapX sebagai bentuk triangulasi data.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengolahan dan kajian terhadap data yang telah dikumpulkan pada tahap sebelumnya, evaluasi mengenai kondisi area lahan parkir di Jalan Pantai Kuta dengan fokus kajian pada area kawasan depan Beachwalk Shopping Center Bali dapat dijelaskan dalam pembahasan berikut:

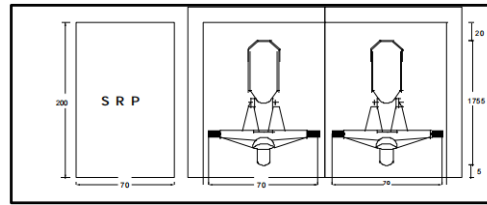
Kesesuaian Standar Desain Prasarana Parkir di Kawasan Pantai Kuta Bali

Mengacu pada Standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, kawasan ini dikategorikan sebagai lahan parkir di luar badan jalan dengan pola dua sisi bersudut 60° yang berfungsi sebagai taman parkir umum. Dalam ketentuan tersebut dijelaskan bahwa jalur sirkulasi kendaraan harus dibedakan dari jalur gang parkir berdasarkan fungsi penggunaannya, dengan persyaratan lebar jalur sirkulasi untuk jalur satu arah minimum sebesar 3,5 meter.



Gambar 20. Pola parkir dua sisi
(Sumber: Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD tahun 1996)

Dalam penyediaan fasilitas lahan parkir, kesesuaian dimensi satuan ruang parkir menjadi aspek penting untuk menjamin kelancaran sirkulasi dan kenyamanan pengguna. Oleh karena itu, perencanaan ukuran satuan ruang parkir perlu mengacu pada ketentuan yang ditetapkan dalam Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, sebagaimana dirinci pada ketentuan berikut:



Gambar 21. Satuan ruang parkir sepeda motor
(Sumber: Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD tahun 1996)

Berdasarkan perencanaan fasilitas pelengkap parkir menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 (2014), diperlukan penambahan elemen pendukung berupa rambu-rambu parkir yang berfungsi sebagai penanda keberadaan serta pengaturan penggunaan fasilitas parkir yang tersedia. Keberadaan rambu ini penting untuk memperjelas batas dan fungsi setiap area parkir, karena area tersebut harus tetap difungsikan untuk mendukung kelancaran pergerakan pengguna, terutama pada jalur yang menghubungkan antar aktivitas kawasan di sekitarnya.

Selain itu, perlu dilakukan penataan dan pembedaan fasilitas parkir bagi penyandang disabilitas melalui penyediaan rambu dan penanda khusus yang jelas (Gambar 22). Penandaan ini bertujuan untuk menegaskan bahwa ruang parkir tersebut diperuntukkan secara eksklusif bagi penyandang disabilitas, sehingga prinsip aksesibilitas, keselamatan, dan kenyamanan pengguna dapat terpenuhi secara lebih optimal.



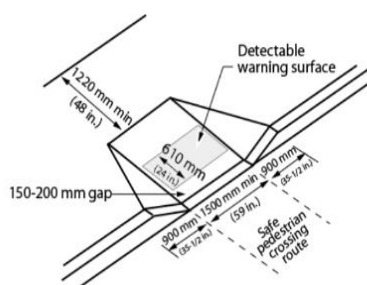
Gambar 22. Elemen rambu kelengkapan parkir
(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 tahun 2014)

Rekomendasi Desain Jalur Pedestrian

Hasil survei lapangan menunjukkan masih terdapat diskontinuitas antara jalur pedestrian dan area lahan parkir, yang ditangani dengan terputusnya trotoar oleh perbedaan elevasi berupa tepian (*curb*) tanpa dilengkapi fasilitas *ramp*. Kondisi tersebut

menyebabkan jalur sirkulasi pejalan kaki tidak terhubung secara menyeluruh dan menimbulkan hambatan signifikan, khususnya bagi penyandang disabilitas mobilitas, pengguna kursi roda, lanjut usia, serta kelompok pengguna dengan kebutuhan khusus lainnya (Prayoga et al., 2023). Ketiadaan *ramp* yang memenuhi kaidah aksesibilitas mengurangi tingkat keamanan dan kemandirian pengguna dalam berpindah dari area parkir menuju jalur pedestrian.

Oleh karena itu, diperlukan penyediaan fasilitas *ramp* untuk mendukung kenyamanan dan kemudahan akses pengguna terutama bagi penyandang disabilitas. Secara teknis, kemiringan *ramp* direkomendasikan berada pada rentang 1:50 hingga 1:20 (2%-5%) untuk menjamin kenyamanan dan keselamatan pengguna. Pada kondisi tertentu seperti pekerjaan renovasi dengan keterbatasan teknis, kemiringan maksimum yang masih diperbolehkan adalah 1:12 (8%). Selain itu, kemiringan melintang *ramp* tidak boleh melebihi 1:50 (2%) guna menjaga stabilitas permukaan dan keamanan pengguna (Mississauga, 2015).



Gambar 23. Elemen *ramp/curb* pembatas area
(Sumber: Mississauga, 2015)

Pengendalian Konflik Pejalan Kaki dengan Kendaraan

Hasil observasi menunjukkan bahwa area Pantai Kuta dan Beachwalk Shopping Center Bali merupakan kawasan dengan pergerakan pejalan kaki dan kendaraan bermotor yang cukup tinggi. Dalam kawasan lahan parkir ini pergerakan pejalan kaki sering bersinggungan langsung dengan arus kendaraan yang keluar dan masuk area parkir, sehingga berpotensi menimbulkan

konflik *crossing* yang membahayakan keselamatan pengguna.

Penyediaan *zebra cross* atau pemberian marka pada jalur sirkulasi lahan parkir menjadi strategi penting untuk meminimalisir konflik yang terjadi (Wibawa & Sutrisno, 2022). Pemberian *zebra cross* berfungsi sebagai fasilitas penyeberangan sebidang yang memberi sinyal visual bagi pengendara untuk menurunkan kecepatan dan memberikan prioritas kepada pejalan kaki yang ingin menyeberang. Penempatan *zebra cross* yang jelas dan strategis mengarahkan pejalan kaki untuk menyeberang pada titik yang telah ditentukan, sehingga mengurangi penyeberangan acak yang dapat meningkatkan resiko *crossing* antara pejalan kaki dan kendaraan. Selain itu, fasilitas ini membantu meningkatkan keteraturan aliran kendaraan di dalam area lahan parkir dengan memaksa pengendara untuk berhati-hati saat mendekati jalur penyeberangan.

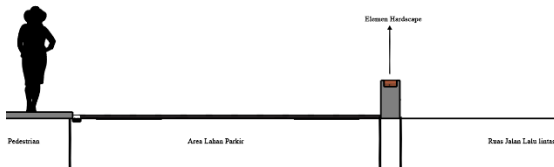
Rekomendasi desain yang diusulkan adalah pemberian sinyal visual berupa marka penyeberangan yang jelas serta penerapan perbedaan elevasi pada area penyeberangan. Marka berfungsi meningkatkan keterbacaan jalur bagi pengendara, sementara perbedaan elevasi berperan sebagai elemen pengendali kecepatan agar kendaraan melambat saat mendekati penyeberangan. Upaya ini diharapkan dapat mengurangi konflik antara pejalan kaki dan kendaraan serta meningkatkan keselamatan di area penyeberangan.

Penataan Elemen Pembatas Antar Area

Berdasarkan hasil observasi dan analisis lapangan, pembatas antar area pada lahan parkir tergolong minim dan memiliki elevasi yang rendah. Kondisi ini menyebabkan pejalan kaki keluar dan masuk area lahan parkir secara tidak beraturan karena tidak adanya elemen fisik yang secara jelas mengarahkan pergerakan (Laskara et al., 2023). Akibatnya, jalur pejalan kaki dan kendaraan saling bercampuran sehingga meningkatkan potensi konflik dan risiko keselamatan.

Menanggapi kondisi tersebut, rekomendasi desain yang diusulkan adalah

penerapan elemen *hardscape* berupa pot tanaman dengan elevasi yang lebih tinggi sebagai pembatas area. Elemen ini berfungsi sebagai pembatas visual dan fisik yang mampu mengarahkan pergerakan pejalan kaki agar lebih teratur melalui jalur yang telah ditentukan. Literatur menyebutkan bahwa penggunaan elemen lansekap dan *hardscape* sebagai pembatas efektif dalam memperjelas batas ruang sirkulasi serta meningkatkan keselamatan dan keterbacaan jalur pejalan kaki di area publik dan parkir.



Gambar 24. Elemen pembatas ruang sirkulasi parkir
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa kondisi fasilitas parkir di luar badan jalan pada kawasan Jalan Raya Pantai Kuta, khususnya di area depan Beachwalk Shopping Center Bali, masih belum mampu mendukung sistem sirkulasi yang tertib dan nyaman secara optimal. Tingginya intensitas aktivitas wisata dan perdagangan tidak diimbangi dengan kapasitas serta pengelolaan lahan parkir yang memadai, sehingga memicu kepadatan dan ketidakaturan pergerakan kendaraan. Selain itu, keterbatasan berdampak pada menurunnya tingkat kenyamanan dan keselamatan pengguna, terutama pejalan kaki. Hasil analisis sirkulasi juga menunjukkan bahwa area depan Beachwalk Shopping Center Bali merupakan titik dengan kepadatan lalu lintas tertinggi di kawasan studi.

Oleh karena itu, diperlukan penataan ulang sistem parkir dan sirkulasi yang mengacu pada standar teknis yang berlaku, khususnya terkait pola parkir, dimensi ruang parkir, dan jalur sirkulasi kendaraan, guna meningkatkan keteraturan serta mengurangi konflik pergerakan. Disisi lain, peningkatan kenyamanan dan keselamatan

pejalan kaki perlu diwujudkan melalui penyediaan jalur pedestrian yang terhubung secara kontinyu, dilengkapi fasilitas penyeberangan dan ramp untuk mendukung aksesibilitas penyandang disabilitas.

Dalam jangka panjang, penerapan penataan parkir dan sirkulasi yang lebih terstruktur berpotensi meningkatkan kinerja lalu lintas kawasan dengan menekan kepadatan dan konflik antara kendaraan dan pejalan kaki, khususnya pada periode kunjungan tinggi. Perbaikan kualitas sirkulasi dan ruang publik juga diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan pengguna serta memperkuat citra Pantai Kuta sebagai kawasan wisata yang tertib, aman, dan berkelanjutan.

Berdasarkan hasil evaluasi kondisi eksisting, rekomendasi penataan parkir dan sirkulasi di kawasan Pantai Kuta, khususnya area depan Beachwalk Shopping Center Bali, dapat diimplementasikan secara bertahap dan realistis sesuai dengan kondisi lapangan. Tahap awal difokuskan pada intervensi berbiaya relatif rendah namun berdampak langsung, seperti marka parkir yang jelas, penambahan rambu petunjuk arah sirkulasi, serta penegasan jalur keluar dan masuk kendaraan untuk mengurangi konflik pergerakan pada titik – titik dengan kepadatan tinggi. Langkah ini diharapkan mampu meningkatkan keteraturan parkir dan efisiensi sirkulasi tanpa memerlukan perubahan fisik kawasan secara signifikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir. *Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan*, hal 39.
- Herdana, A. (2001). Optimalisasi Fasilitas Parkir di Luar Badan Jalan di Kawasan Pasar (Studi Kasus Kawasan Pasar Beringharjo). *Tugas Akhir*. Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.
- Kojongian, J. O. G., & Rondonuwu, D. M. (2017). *Karakteristik Kawasan Kota Lama Manado*. 73–82.

- Laksmana, I. B. G. A. S., Suryadama, I. G. A. G., Wangsa, A. A. R. R., & Suryatmaja, I. B. (2022). Perencanaan Desain Ruang Parkir pada Objek Wisata Pantai Sanur Denpasar Bali. *Jurnal Ilmiah Teknik Universitas Mahasarakswati Denpasar*, 2(2), 41–47.
- Laskara, G. W., Mahastuti, N. M. M., & Aritama, A. A. N. (2023). Strategi Pengembangan Kawasan Pariwisata Terintegrasi Berorientasi Pejalan Kaki. Kasus: Kawasan Wisata Candidasa dan Desa Tenganan. *SPACE: Ruang*, 10(2), 177–188.
<https://doi.org/https://doi.org/10.24843/JRS.2023.v10.i02.p04>
- Mississauga. (2015). Facility Accessibility Design Standards. The Principles of **Universal Design**© NC State University, The Center for Universal Design diakses pada https://www7.mississauga.ca/Departments/Marketing/Websites/Accessibility/Mississauga_FADS.html
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. *PM 115 Tahun 2018*, 1–8.
- Prayoga, D., Aliyah, I., & Widodo, C. E. (2023). Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN. *Desa-Kota*, 5(2), 12.
<https://doi.org/10.20961/desa-kota.v5i2.72092.12-27>.
- Shirvani, H. 1985. The Urban Design Process. Van Nostrand Reinhold: New York.
- Wibawa, I. N., & Sutrisno, A. J. (2022). Penerapan Konsep *Walkable Campus* Pada Perancangan Jalur Pedestrian Kampus Diponegoro UKSW. *Jurnal Lanskap Indonesia*, 14(1), 22–35.
<https://doi.org/10.29244/jli.v14i1.38752>.