

ELEMEN SIRKULASI DAN PARKIR PADA PENATAAN KORIDOR JAMIN GINTING-BRASTAGI

Studi Kasus: Penggalan Jalan Jamin Ginting Mulai dari Tugu Perjuangan sampai dengan Tugu Kol

Nurlisa Ginting¹, Selamat Sejahtera²

^{1,2}Program Studi Magister Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sumatera Utara
Jl. Perpustakaan St. J07 Building, Medan, 20155, Indonesia
Email: ¹nurlisa@usu.ac.id, ²memet.arch@yahoo.com

ABSTRAK

Elemen Sirkulasi dan parkir merupakan bagian penting dalam membentuk identitas sebuah kota, kota Berastagi memiliki potensi-potensi ekonomi dan pariwisata yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat setempat, namun belum tergarap optimal, salah satu bagian yang sangat penting dalam membentuk identitas kota Brastagi adalah Koridor antara Tugu Pahlawan sampai dengan Tugu Kol Brastagi yang merupakan suatu kawasan perdagangan yang berada pada jalan arteri pada pusat kota. Identitas kota Berastagi akan terbentuk dengan baik apabila system sirkulasi dan parkir ditata dengan baik, nyaman, aman serta memadai pada kawasan ini, akan tetapi hal seperti ini hampir tidak bisa kita dapati pada sepanjang jalan koridor ini, dimana ada berbagai permasalahan yang kita temui diantaranya kemacetan dan permasalahan lainnya yang disebabkan tidak adanya acuan atau regulasi yang jelas untuk pengaturan system sirkulasi dan parkir pada koridor ini. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menata system sirkulasi dan parkir guna mendukung kelancaran aktifitas pada Koridor tersebut. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis kualitatif deskriptif dengan Pendekatan observasi dan dokumentasi serta kajian teori dan studi kasus persoalan sejenis untuk menemukan prinsip-prinsip normatif Penataan di koridor jalan ini. Hasil dari penelitian ini adalah pedoman atau guide line yang dapat dijadikan acuan dalam penataan system sirkulasi dan parkir pada koridor Jalan Jamin Ginting Brastagi. Dengan harapan terciptanya system sirkulasi dan parkir yang nyaman, aman dan memadai di sepanjang koridor ini.

Kata Kunci: sirkulasi dan parkir, penataan, koridor.

PENDAHULUAN

Elemen Sirkulasi dan parkir merupakan bagian penting dalam membentuk identitas sebuah kota, kota Berastagi memiliki potensi-potensi ekonomi dan pariwisata yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat setempat, namun belum tergarap optimal, salah satu bagian yang sangat penting dalam membentuk identitas kota Brastagi adalah Koridor antara Tugu Pahlawan sampai dengan Tugu Kol Brastagi yang merupakan suatu kawasan perdagangan yang berada pada jalan arteri pada pusat kota. Identitas kota Berastagi akan terbentuk dengan baik apabila system sirkulasi dan parkir ditata dengan baik, nyaman, aman serta memadai pada kawasan ini, akan tetapi hal seperti ini hampir

tidak bisa kita dapati pada sepanjang jalan koridor ini, dimana ada berbagai permasalahan yang kita temui diantaranya:

1. Sirkulasi Kendaraan

Sirkulasi kendaraan adalah terjadinya kemacetan yang disebabkan:

- Tidak adanya tempat pemberhentian angkutan umum yang resmi disepanjang koridor.
- Tidak adanya jalur sepeda pada koridor
- Persimpangan yang tidak dilengkapi rambu-rambu lalu lintas.
- Banyaknya kendaraan yang berhenti dan mangkal di badan jalan.

2. Parkir

Permasalahan parkir yang kita temukan dilapangan adalah:

- Sistem parkir yang tidak teratur.

- b. Kurangnya lokasi parkir.
- c. Badan jalan yang digunakan oleh pedagang dapat digunakan kembali sebagai lokasi parkir sebagaimana fungsi semestinya.

Permasalahan-permasalahan ini semua terjadi karena tidak adanya acuan atau regulasi yang jelas untuk pengaturan system sirkulasi dan parkir pada koridor ini.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk membuat penataan sirkulasi dan parkir yang berguna untuk:

1. Optimalisasi sirkulasi kendaraan pada koridor kawasan Brastagi pada penggalan jalan Jamin Ginting Mulai dari tugu perjuangan sampai dengan tugu kol.
2. Terwujudnya integrasi ruang kawasan antara fungsi-fungsi ruang kawasan.
3. Menata parkir untuk mengurangi kemacetan sehingga mengembalikan fungsi jalan arteri sekunder pada koridor.
4. Mewujudkan sirkulasi dan parkir yang nyaman dan aman bagi penggunaannya.

Yang kesemuanya ini diharapkan dapat membentuk identitas kota brastagi sebagai kota wisata yang layak untuk di kunjungi para wisatawan baik itu wisatawan lokal maupun wisatawan lokal yang tujuan akhirnya adalah untuk meningkatkan taraf hidup rakyat setempat.

KAJIAN PUSTAKA

1. Sirkulasi kendaraan

Sirkulasi Kendaraan Bermotor difasilitasi berupa jalan. Jalan ialah prasarana perhubungan darat yang diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan, orang, dari hewan. (Penjelasan atas UU Republik Indonesia No. 13 tahun 1980 tentang Jalan). Jalan sendiri diklasifikasikan dalam beberapa hierarki yaitu: (1) Jaringan jalan primer; (2) Jaringan jalan sekunder.

Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan akan menimbulkan meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu-lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan, maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu-lintas

dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif (Pusdiklat Dirjen Perhubungan Darat, 1995,8).

2. Parkir

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sekedar transit, bergantung keadaan dan kebutuhannya (Wicaksono, 1989).

Menurut cara penempatannya parkir dapat dibedakan menjadi: (1) *Parkir on Street*; (2) *Parkir off Street*.

Menurut pola/susunan parkirnya, parkir dapat dibagi menjadi: (1) Parkir Sejajar; (2) Parkir Menyudut; (3) Parkir Tegak Lurus.

Parkir merupakan salah satu komponen suatu sistem transportasi yang perlu dipertimbangkan, dengan demikian perencanaan fasilitas parkir adalah suatu metode perencanaan dalam menyelenggarakan fasilitas parkir kendaraan, baik di badan jalan maupun diluar badan jalan (Abu Bakar dkk, 1998).

Tata letak parkir kendaraan dapat dibuat bervariasi, tergantung pada ketersediaan bentuk dan ukuran tempat serta jumlah dan letak pintu masuk dan keluar (Munawar, 2004).

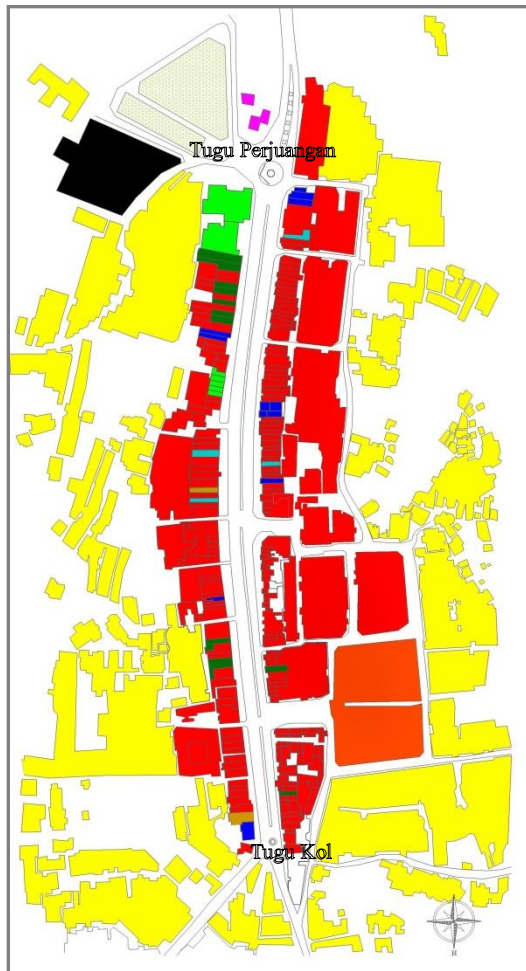
Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Perparkiran memiliki dua pengaruh langsung terhadap kualitas lingkungan di perkotaan, yaitu kelangsungan aktifitas kota dan menimbulkan visual impact yang negatif terhadap bentuk fisik dan struktur kota (Shirvani 1985).

Manajemen sistem parkir ditempuh melalui suatu kombinasi atas pembatasan-pembatasan ruang, waktu dan biaya (Abubakar, 1995).

METODE PENELITIAN

Lingkup wilayah lokasi penelitian adalah Koridor Brastagi penggalan Jalan Jamin Ginting mulai dari Tugu Perjuangan sampai dengan Tugu Kol (Gambar 1).



Gambar 1. Peta Lokasi

Metode penelitian yang dipakai adalah pendekatan kualitatif rasionalistik berlandaskan pada cara berfikir rasionalisme (Muhadjir, 1993). Data-data dalam penelitian ini berwujud data literatur dan data fisik lapangan sebagai objek penelitiannya.

Objek yang diobservasi adalah data visual yang dapat diamati secara langsung. Data observasi ini memfokuskan pada pengamatan objek-objek visual sirkulasi di kawasan koridor Brastagi sebagai data utama.

Kemudian data dianalisis data untuk menarik menarik kesimpulan. Penarikan kesimpulan didasarkan atas data, bukan atas angan-angan. Penarikan kesimpulan dilakukan sejalan dengan cara mengolah data dan sinkron dengan permasalahan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Seperti yang telah dijelaskan dalam latar belakang masalah pada bab pendahuluan di depan, bahwa berdasarkan data-data dan hasil penelitian yang telah dilakukan diperkirakan kondisi sekarang dan tahun-tahun mendatang masalah lalu lintas akan menjadi masalah serius. Dalam penelitian ini pun penulis telah mengidentifikasi adanya masalah itu, khususnya di daerah studi. Masalah itu telah ditemukan baik masalah kelancaran lalu lintas maupun masalah parkir yang tidak optimal.

1. Kondisi Eksisting

Jalan pada koridor merupakan jalan arteri sekunder. Menurut Undang-Undang Nomor 34 tahun 2006 idealnya jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan minimal 11 (sebelas) meter. Tetapi hal ini tidak didapat pada koridor dikarenakan banyaknya kemacetan yang terjadi akibat banyaknya volume dan tidak teraturnya kendaraan-kendaraan baik berlalu lintas maupun parkir. Kemacetan terjadi di beberapa titik koridor seperti di bundaran Tugu Kol, bundaran Tugu Pahlawan, di depan terminal serta pada tiap-tiap persimpangan yang ada pada koridor. Kemacetan memberikan kerugian-kerugian terhadap masyarakat secara langsung dan kawasan secara tidak langsung seperti kerugian waktu, ekonomi, stress dan juga udara menjadi kotor. Hal tersebut bukan tidak mungkin menurunkan kualitas pariwisata di kota Berastagi secara tidak langsung. Kemacetan-kemacetan ini terjadi dikarenakan beberapa hal, yaitu (Gambar 2):

1. Sirkulasi Kendaraan Bermotor

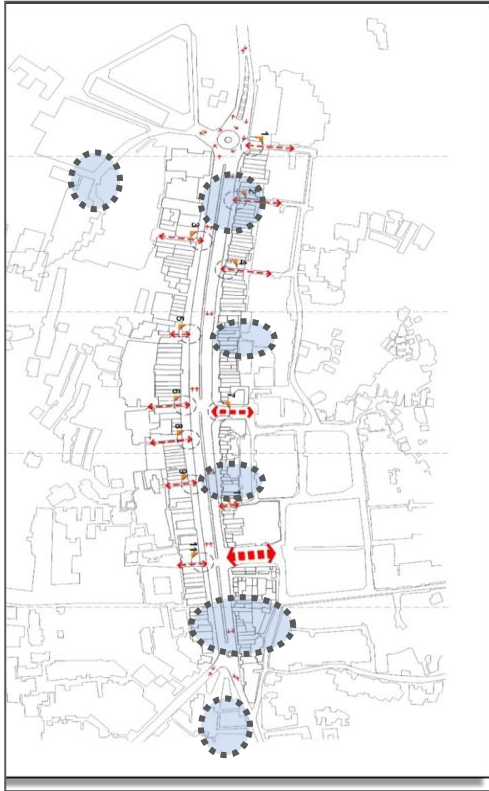
Tidak adanya tempat pemberhentian angkutan umum yang resmi disepanjang koridor.

- Tidak adanya jalur sepeda pada koridor
- Persimpangan yang tidak dilengkapi rambu-rambu lalu lintas.
- Banyaknya kendaraan yang berhenti dan mangkal di badan jalan.

2. Parkir

- Sistem parkir yang tidak teratur
- Kurangnya lokasi parkir

Badan jalan yang digunakan oleh pedagang dapat digunakan kembali sebagai lokasi parkir sebagaimana fungsi semestinya.



Gambar 2. Titik Simpul Kemacetan

Perencanaan jalan yang ada saat ini terlihat sudah memadai namun penetapan *on street parking* pada koridor ini membuat kinerja jalan menjadi berkurang. Kegiatan *on street parking* menimbulkan dampak terhadap kelancaran lalu lintas, karena memakai badan jalan. Parkir kendaraan yang tidak teratur dan tidak sejajar semakin menambah masalah lalu lintas pada jalan dikarenakan banyaknya kendaraan yang parkir sudut sehingga membuat ruang untuk berlalu lintas menjadi berkurang. Pada beberapa titik areal parkir sampai menggunakan 30 % dari lebar badan jalan. Hal ini membuat tidak tercapainya kecepatan minimum kendaraan yaitu 30 km/jam pada koridor terutama pada jam-jam tertentu.



Gambar 3. Masalah Sirkulasi dan Parkir Pada Koridor

2. Landasan Teori dan Studi Banding

Sirkulasi kendaraan

Sistem sirkulasi kendaraan bermotor dapat dikatakan sistem sirkulasi yang paling kompleks. Sistem sirkulasi ini harus mempertimbangkan berbagai macam elemen mulai dari kecepatan kendaraan yang berbeda-beda, ukuran kendaraan yang berbeda-beda, jenis kendaraan yang berbeda-beda dan yang tidak kalah pentingnya adalah sistem sirkulasi manusia yang juga terkadang bersinggungan dengan sistem transportasi kendaraan ini.

Sirkulasi Kendaraan Bermotor difasilitasi berupa jalan. Jalan ialah prasarana perhubungan darat yang diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan, orang, dari hewan. (Penjelasan atas UU Republik Indonesia No. 13 tahun 1980 tentang Jalan). Jalan sendiri diklasifikasikan dalam beberapa hierarki yaitu:

1. Jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional, yang menghubungkan secara menerus kota jenjang kesatu, kota jenjang kedua, kota jenjang ketiga dan kota jenjang di bawahnya sampai ke persil di dalam satu kesatuan wilayah pengembangan dan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kesatu antar satuan wilayah pengembangan. Jaringan jalan primer sendiri dapat dibagi lagi menjadi:

- a. Jalan Arteri Primer, menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau

menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

- b. Jalan Kolektor Primer, menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua, atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
 - c. Jalan Lokal Primer, menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil, atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan persil, atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil, atau di bawah kota jenjang ketiga sampai persil.
2. Jaringan jalan sekunder
- a. Jalan Arteri Sekunder, menghubungkan kawasan primer dan kawasan sekunder kesatu, atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
 - b. Jalan Kolektor Sekunder, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
 - c. Jalan Lokal atau Lingkungan Sekunder, menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai perumahan.

Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan akan menimbulkan meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu-lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan, maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu-lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif (Pusdiklat Dirjen Perhubungan Darat, 1995).

3. Parkir

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sekedar transit, bergantung keadaan dan kebutuhannya (Wicaksono, 1989).

Menurut cara penempatannya parkir dapat dibedakan menjadi:

1. *Parkir on Street*

Pada dasarnya jenis parkir seperti ini secara sosial tidak begitu menguntungkan, karena menggunakan sebagian lebar badan jalan untuk area parkir. Hal ini akan mengurangi lebar efektif jalan, selain itu juga akan menambah beban kemacetan jalan. Penggunaan sebagian lebar jalan untuk area manuver kendaraan akan menambah beban jalan dan menurunkan kecepatan laju kendaraan lainnya.

2. *Parkir off Street*

Jenis parkir ini menggunakan tempat lain diluar area badan jalan. Parkir ini biasanya digunakan oleh pihak-pihak ketiga seperti perkantoran, pusat perbelanjaan, pasar, dan fasilitas-fasilitas umum dan sosial lainnya.

Menurut pola/susunan parkirnya, parkir dapat dibagi menjadi:

a. Parkir Sejajar

Parkir sejajar adalah cara parkir yang laing sulit bagi ruang gerak pengemudi. Cara parkir ini juga menciptakan masalah keamanan karena parkir biasanya terjadi di sepanjang jalur jalan atau area parkir.

b. Parkir Menyudut

Efisiensi parkir menyudut tergantung pada besar sudutnya, semakin mendekati 90° maka parkir semakin efisien. Parkir menyudut memudahkan kendaraan masuk dan keluar kantung parkir bila disediakan lahan yang cukup luas untuk manuver kendaraan.

c. Parkir Tegak Lurus

Parkir tegak lurus adalah jenis penataan parkir yang paling efisien untuk menampung jumlah kendaraan paling banyak. Petak-petak tegak lurus lebih mudah direncanakan, dibangun, dan dirawat.

Adapun studi kasus proyek sejenis penulis mengambil Denver, Colorado (9th Street) dimana diterapkan pada koridor ini diterapkan

pedoman perancangan atau *guide line* antara lain (Gambar 4):

1. Jumlah potongan persimpangan jalan harus diperkecil dan dibagi diantara pengguna terhadap hal yang secara maksimum mungkin terjadi.
2. Pelayanan pintu antar jemput akan penggunaan khusus seperti kediaman atau lobi hotel, boleh diizinkan jika diperbolehkan oleh masyarakat.



Gambar 4. Sirkulasi Umum pada Koridor

Sumber: Urban Design Standards And Guidelines for 9th & Colorado, 2012

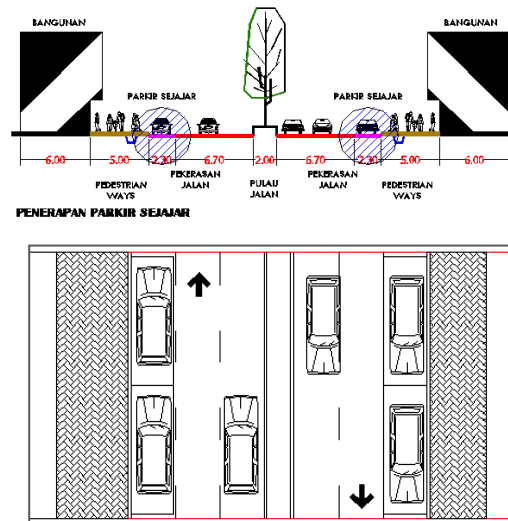
KESIMPULAN

Dari uraian kondisi eksisting dengan berbagai permasalahannya, landasan teori dan studi banding di atas maka dapat di tarik kesimpulan bahwa Koridor Jamin Ginting mulai Tugu Pahlawan sampai Tugu Kol, kawasan Koridor Brastagi pada umumnya belum optimal dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan dan parkir.

Maka untuk itu perlu dibuatnya pedoman penataan untuk menjadikan sirkulasi dan parkir yang aman dan nyaman, untuk menciptakan image kota Brastagi sebagai kota pariwisata yang baik untuk di kunjungi, yang ini semua bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakat setempat.

Adapun solusi yang di tawarkan untuk meningkatkan kulaitas sirkulasi dan parkir pada koridor ini adalah:

1. Tipe *Parkir on street* yang digunakan adalah parkir sejajar agar dapat mengurai kemacetan yang ada (Gambar 5).



Gambar 5. Design Parkir Sejajar

2. Menerapkan parkir di jalan-jalan kolektor (Gambar 6).



Gambar 6. Kantung Parkir

3. Menaikkan tarif parkir on street sehingga dapat meningkatkan efektifitas parkir di jalan kolektor.
4. Membuat beberapa kantung parkir di lantai 1 sejumlah ruko.
5. Membuat gedung parkir di lokasi terminal.
6. Membuat gedung parkir di lokasi kantor Pos dan PDAM dan menaikkan fungsi kantor di lantai berikutnya.

Daftar Pustaka

- Agustin, Etty, Santosa, Happy R dan Soemardiono, Bambang (2014) The Application Of Sustainable Urban Street Concept In A. Yani Surabaya Street Corridor Arrangement To Improve The Quality Of Corridor Environment. *International Journal of Education And Research*. Vol. 2 Nomor 2, hlm. 1-16.

Bohl, Charles C. (2002) *Place Making
Developing Town Centers, Main Street,
and Urban Villages*. Washington, DC:
ULI-the Urban Land Institue.

Colorado Springs Mixed Use Development
Design Manual.

Darmawan, Edy (2009) Ruang Publik dalam
Arsitektur Kota. Semarang: Badan
Penerbit Universitas Diponegoro.

Darmawan, Edy, Sari, Suzanna R dan Soetomo
(2005) Space Pattern Of The Street
Corridor, case study: S. Parman Street,
Semarang, Central Java, Indonesia.
*International Journal On Architectural
Science*. Vol. 6 Nomor 2, hlm. 70-81.