

SIRKULASI DAN PARKIR, ACTIVITY SUPPORT DI KAWASAN PETERONGAN SEMARANG (PENGGGAL JL. MT HARYONO MULAI PEREMPATAN LAMPER SARI SAMPAI PERTIGAAN SOMPOK)

Taufiq Rizza Nuzuluddin

Universitas Pandanaran

Jl. Banjarsari Barat No. 1, Pedalangan, Banyumanik, Semarang

taufiqrizza@yahoo.com

Abstrak

Penelitian Kawasan Peterongan pada penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok bertujuan untuk mendapatkan pengaruh parkir dan *activity support* terhadap sirkulasi dan mencari optimalisasi koridor jalan tersebut. Permasalahan dalam penelitian ini adalah seberapa besar kemampuan sirkulasi yang dapat ditampung di koridor Jalan MT Haryono kawasan penelitian dan bagaimana pengaruh parkir dan *activity support* terhadap sirkulasi di koridor tersebut.

Kajian teori tentang sirkulasi dan parkir, jalur pedestrian, *figure ground* dan *linkage, path* dan *nodes* dan teori tentang infrastruktur kota, rekayasa lalu lintas dan peraturan daerah perlu dilakukan untuk melihat sirkulasi di koridor kawasan penelitian. Pengumpulan data menggunakan metode observasi, interview dan dokumentasi. Analisis datanya menggunakan metode kualitatif rasionalistik. Variabel pada penelitian ini adalah volume sirkulasi, parkir dan *activity support* (PKL, pasar, pertokoan, perkantoran).

Hasil dari penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa koridor Jalan MT Haryono kawasan penelitian sudah tidak optimal dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan. Derajat kejenuhan menunjukkan arus lalu lintas yang tidak stabil khususnya pada sore hari kerja. Faktor yang mempengaruhi kelancaran sirkulasi kendaraan adalah volume parkir yang melebihi kapasitasnya di lajur pinggir jalan terutama di sekitar depan Pasar Peterongan. Sedangkan faktor yang mempengaruhi kelancaran sirkulasi pejalan kaki adalah parkir dan PKL yang menempati *pedestrian ways*. Aktivitas PKL juga menempati lajur parkir pinggir jalan, sehingga mengurangi kapasitas ruang untuk parkir.

Kata kunci: Sirkulasi, Parkir dan *Activity Support*

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan jumlah penduduk dan kemajuan teknologi, perkembangan kota juga berjalan sesuai dengan kebutuhannya yang makin berkembang. Salah satu perkembangan yang dapat diamati adalah pesatnya perkembangan ekonomi di kota Semarang yang dapat menimbulkan dampak begitu luas di semua aspek. Dampak perkembangan tersebut antara lain pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Tingkat pertumbuhan volume lalu lintas dari tahun ke tahun mengakibatkan peningkatan kebutuhan prasarana lalu lintas.

Pertumbuhan bangunan komersial juga merupakan dampak dari berkembangnya kehidupan ekonomi yang berlangsung di masyarakat. Bangunan komersial seperti pusat pertokoan, ruko, dan perkantoran biasanya

diikuti oleh kehadiran pedagang kaki lima (PKL). Aktivitas PKL sebagai aktivitas pendukung (*activity support*) suatu kawasan komersial merupakan salah satu dari delapan elemen perancangan kota. Keberadaannya saling terkait dengan elemen perancangan kota lainnya seperti *pedestrian ways*, dan *circulation and parking*.

Sirkulasi menurut Shirvani (1985:26) merupakan salah satu alat paling bermanfaat untuk membangun lingkungan kota. Sirkulasi dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas dan pengembangan kota.

Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) dalam pengertian umum adalah merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan. Pemisahan sirkulasi pejalan kaki dengan sirkulasi kendaraan

diperlukan untuk keselamatan pejalan kaki karena tergesernya pejalan kaki oleh kendaraan yang semakin meningkat jumlah dan kecepatannya. Lebih memprihatinkan lagi ketika ruang sirkulasi pejalan kaki digunakan untuk kegiatan lain misalnya untuk tempat parkir kendaraan bermotor (*on street parking*) dan tempat berjualan PKL. Timbulnya kegiatan Parkir dan PKL karena adanya ruang yang memberikan peluang kegiatan tersebut dan adanya interaksi dengan pejalan kaki.

Pasar Peterongan sebagai pembangkit aktivitas perdagangan dan jasa di kawasan tersebut, merangsang pertumbuhan bangunan komersial ruko, pertokoan dan perkantoran. Kawasan ini juga diikuti oleh pertumbuhan dan kepadatan pedagang kaki lima pada jalur pejalan kaki. Kehadiran pedagang kaki lima selalu mendekati pembeli dengan menempati jalur-jalur strategis yang dilewati pejalan kaki.

Hal ini menimbulkan konflik keruangan khususnya perebutan area parkir di pinggir jalan (*on street parking*) yang menyebabkan makin padatnya penggunaan area parkir pinggir jalan maupun sirkulasi kendaraan. Area tersebut juga digunakan untuk tempat mangkal becak, angkot dan taksi.

Sistem parkir pinggir jalan di kawasan ini diperbolehkan dengan adanya rambu lalu lintas parkir. Syarat parkir sejajar satu lapis, namun kenyataannya pola parkir tegak lurus atau membentuk sudut terhadap jalan, sehingga mengakibatkan berkurangnya ruang sirkulasi kendaraan.

Pada jam-jam tertentu, beberapa ruas jalan terjadi kepadatan kendaraan oleh aktivitas parkir khususnya di area depan pasar Peterongan dan depan pasar Sendiko, sehingga hanya menyisakan satu lajur untuk arus sirkulasi kendaraan.

Aktivitas PKL, aktivitas parkir di pinggir jalan, pejalan kaki, pangkalan taksi, angkutan kota dan becak membuat aktivitas sirkulasi kendaraan menjadi terhambat. Berdasarkan uraian tersebut penelitian ini mengkaji tentang sirkulasi dan faktor-faktor yang mempengaruhinya ditinjau dari teori arsitektur perancangan kota. Dengan demikian, dapat dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Seberapa besar kemampuan sirkulasi yang dapat ditampung di kawasan Peterongan pada penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan

Sompok, Semarang. Diduga koridor ini tidak optimal dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan.

2. Bagaimana pengaruh parkir dan *activity support* terhadap sirkulasi di kawasan Peterongan Semarang pada penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok.

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mencari optimalisasi koridor kawasan Peterongan Semarang pada penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok untuk sirkulasi kendaraan.
2. Mendapatkan pengaruh parkir dan *activity support* terhadap sirkulasi di kawasan Peterongan Semarang pada penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok.

Manfaat penelitian diharapkan antara lain :

1. Diharapkan dapat memberi sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam disiplin ilmu arsitektur perancangan kota kaitannya dengan sirkulasi dan parkir di kawasan perdagangan dan jasa.
2. Diharapkan dapat menjadi masukan pertimbangan bagi pengambil kebijakan dan memberi kontribusi terhadap upaya penataan kawasan Peterongan Semarang pada penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok.
3. Diharapkan dapat menjadi acuan bagi penelitian selanjutnya

Lingkup Penelitian:

1. Lingkup wilayah lokasi penelitian adalah koridor Jl. MT. Haryono penggal jalan perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok, kawasan Peterongan Semarang.
2. Lingkup penelitian dibatasi pada kajian sirkulasi dan faktor-faktor yang mempengaruhi sirkulasi di kawasan Peterongan Semarang, tepatnya pada penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dipakai adalah pendekatan kualitatif rasionalistik berlandaskan pada cara berfikir rasionalisme (Muhadjir, 1993 :55).

Data-data dalam penelitian ini berwujud data literatur dan data fisik lapangan sebagai objek penelitiannya. Data literatur adalah buku-buku dan jurnal serta berbagai laporan penelitian yang berkaitan dengan ruang sirkulasi dan parkir. Data fisiknya berupa objek visual yaitu ruang sirkulasi dan parkir kawasan Peterongan Semarang.

Objek yang diobservasi adalah data visual yang dapat diamati secara langsung. Data observasi ini memfokuskan pada pengamatan objek-objek visual sirkulasi di kawasan Peterongan Semarang sebagai data utama. Untuk memperoleh data kepadatan sirkulasi, penulis menggunakan *check list* untuk menghitung jumlah dan jenis kendaraan yang lewat di penggal jalan kawasan penelitian pada jam-jam tertentu.

Objek pengamatan yaitu: mobil berjalan, berhenti, parkir; sepeda motor berjalan, berhenti, parkir; volume lalu lintas, kondisi koridor jalan, badan jalan, trotoar, aktivitas PKL dan aktivitas bangunan fungsional.

Data-data wawancara merupakan data sekunder yang berupa pendapat pengelola parkir, petugas parkir dan sebagian pengguna jalan tentang kesulitan dalam kelancaran sirkulasi, kendala dan kenyamanan dalam menemukan tempat parkir. Data dokumentasi dipakai sebagai pendukung data yang diperoleh dari observasi dan wawancara.

Metode analisis data tidak hanya mengidentifikasi saja, tetapi juga harus menganalisa dan menafsirkan data atau informasi yang didapat melalui suatu alur yang logis, menggunakan logika-logika dengan metode ilmiah baik yang bersifat kuantitatif, kualitatif maupun keduanya.

Analisis data secara kualitatif dilakukan berdasarkan logika dan argumentasi yang bersifat ilmiah. Analisis data secara kuantitatif dengan menggunakan statistika deskriptif yang membahas tentang teknik-teknik pengumpulan, analisis dan penyajian terhadap sekelompok data.

Analisis data yang pertama adalah melakukan pembahasan yaitu: persiapan, tabulasi, penerapan data sesuai dengan pendekatan penelitian yaitu survei lalu lintas. Peneliti mengadakan komparasi status fenomena dengan standarnya. Penentuan standar ini harus dilakukan berdasarkan landasan yang kuat tentang teori perancangan

kota. Selanjutnya standar ini dijadikan sejauh mana fenomena mencapai standar.

Analisis data yang kedua adalah 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

Sirkulasi

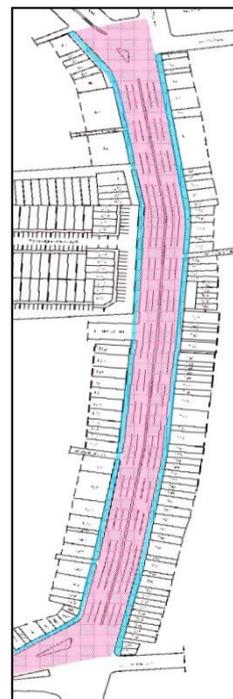


Gambar 1.
Figure Ground
Kawasan

Ruang kota wilayah penelitian merupakan path / jalur jalan raya, jalur pejalan kaki dan area parkir pinggir jalan. Ruang tersebut dapat dilihat pada figure ground.

Jalur jalan raya selain digunakan untuk aktivitas sirkulasi kendaraan juga untuk aktivitas parkir, aktivitas perdagangan PKL dan aktivitas pejalan kaki. Pejalan kaki memanfaatkan jalur jalan raya karena jalur pejalan kaki di trotoar juga digunakan untuk PKL dan parkir, sehingga tidak ada ruang untuk pejalan kaki.

Jalur pejalan kaki merupakan salah satu utilitas/prasarana kota.



Gambar 2.
Denah Sirkulasi

Prasarana jalur pejalan kaki kurang mendapatkan prioritas dalam perencanaan, sehingga pejalan kaki memanfaatkan jalur sirkulasi kendaraan dan ruang kota lainnya seperti area parkir pinggir jalan untuk aktivitas berjalan.

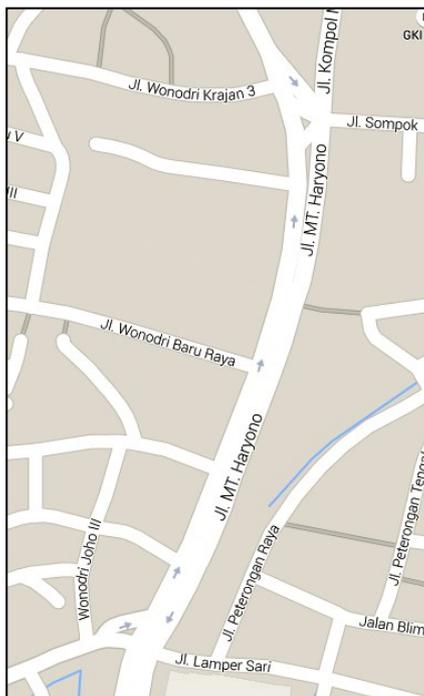
Kawasan Peterongan sudah mempunyai jalur pedestrian yaitu trotoar yang terletak di sepanjang pinggir jalan raya depan pasar, pertokoan dan perkantoran. Lebar trotoar rata-rata 3 meter sudah mencukupi untuk dua pejalan kaki

berpapasan (standar minimal lebar trotoar 1.2 meter), tetapi karena banyak PKL yang berjualan di trotoar, lebar efektif trotoar menjadi berkurang. Pejalan kaki terpaksa menggunakan jalur parkir pinggir jalan, bahkan sampai badan jalan bila area parkir penuh dengan kendaraan

Arus sirkulasi kendaraan di koridor ini adalah 2 arah. Jalan ini memiliki 2 jalur, sebab bermedian tunggal /pulau jalan yang membagi jalan raya menjadi dua, yaitu jalur sisi Barat dan sisi Timur. Masing-masing jalur memiliki dua lajur untuk sirkulasi dan satu lajur untuk area parkir pinggir jalan.

Sirkulasi sepeda motor di jalur sisi barat paling padat berlangsung pada pagi hari kerja pukul 06.00 sampai 07.00. Sedangkan sirkulasi mobil paling padat berlangsung pada siang hari kerja pukul 12.30 sampai 13.30. Secara keseluruhan Lalu lintas dari arah Selatan paling padat berlangsung pada siang hari kerja pukul 12.30 sampai 13.30 dengan derajat kejenuhan sebesar 0.85.

Sirkulasi sepeda motor di jalur sisi timur paling padat berlangsung pada sore hari kerja pukul 16.30 sampai 17.30. Sedangkan sirkulasi mobil paling padat berlangsung pada siang hari kerja pukul 12.30 sampai 13.30. Secara keseluruhan lalu lintas dari arah utara paling padat berlangsung pada siang hari kerja pukul 12.30 sampai 13.30 dengan derajat kejenuhan sebesar 0.98.



Gambar 3.
Peta Kawasan Peterongan

Ruang sirkulasi jalan MT. Haryono pada kawasan penelitian ini banyak dilewati berbagai macam alat transportasi, karena sebagai salah satu jalur / *path* di kota Semarang yang menghubungkan antar *nodes* baik yang berada di dalam wilayah penelitian maupun di luar wilayah penelitian.

Proporsi sirkulasi pada Kawasan Peterongan secara keseluruhan dapat diasumsikan terdiri dari 3 arus, yaitu:

1. Arus menerus, yaitu pergerakan dari kawasan lain menuju kawasan lainnya. Arus menerus di sisi Barat Kawasan Peterongan antara lain berasal dari *nodes* permukiman di wilayah selatan menuju ke *nodes* sekolahan di wilayah utara. Sedangkan arus menerus di sisi Timur berasal dari *nodes* permukiman di wilayah utara menuju ke *nodes* pertokoan Java Mall di wilayah selatan. Arus sirkulasi didominasi pergerakan kendaraan pribadi sepeda motor.
2. Arus menuju Kawasan Peterongan, yaitu : pergerakan dari kawasan lain (*nodes* permukiman dan kawasan perumahan) menuju ke *nodes* pasar, pertokoan di Kawasan Peterongan.
3. Arus dari Kawasan Peterongan, yaitu : arus dari *nodes* pasar dan pertokoan di Kawasan Peterongan menuju ke *nodes* permukiman dan kawasan perumahan. Diperlukan survei tentang *nodes* / simpul asal dan tujuan untuk data yang lebih detail

Nodes atau simpul merupakan konsentrasi dari beberapa karakteristik. *Nodes* di sebelah utara kawasan penelitian mempunyai karakteristik wilayah sekolahan, antara lain : SMA Sultan Agung, SMA Sedes, SD St Yusuf yang terletak di jalan MT Haryono. Selain itu ada juga SD Peterongan, SMK 2 dan SMU Sedes yang terletak di jalan Kumpul Maksum. Di sebelah timur kawasan penelitian terdapat SMP. Aktivitas di Kawasan sekolahan pada pagi hari menimbulkan kepadatan sirkulasi lalu lintas.

Nodes di sebelah selatan kawasan penelitian, konsentrasi karakternya berupa pertokoan dengan pusat keramaian Java Mall yang terletak di jalan MT Haryono. Di sebelah Barat selain kawasan kampus Undip terdapat Wonderia sebagai kawasan rekreasi terutama pada hari Minggu dan hari libur yang terletak di Jalan Sriwijaya. Aktivitas di kawasan Java Mall setiap hari terutama di sore hari

menimbulkan kepadatan arus sirkulasi kendaraan.

Parkir

Seluruh kendaraan bermotor yang ada di perkotaan, hanya 10% sampai 15% saja yang beroperasi di jalan. Selebihnya menempati ruang ruang parkir di seluruh bagian kota. Urutan permasalahan parkir terbesar di daerah perkotaan pada umumnya, yaitu: pasar, kompleks pertokoan / perdagangan, kompleks sekolahan, kompleks perkantoran, tempat ibadah dan permukiman di daerah perkotaan. Parkir bisa ditampung di ruang parkir mal, pertokoan, tepi jalan umum, kantor-kantor atau di rumah.

Aktivitas pasar Peterongan, pertokoan, perkantoran, dan lain-lain di kawasan Peterongan menimbulkan aktivitas parkir kendaraan. Area parkir di pasar Peterongan tidak tersedia. Masyarakat pengunjung memanfaatkan lajur bahu jalan untuk area parkir kendaraan pribadi baik motor maupun mobil, juga untuk area bongkar muat barang kendaraan niaga.

Angkutan umum *daihatsu*, *kijang*, bis kota maupun becak juga berhenti dan mangkal di lajur bahu jalan bahkan sampai di badan jalan. Deretan pertokoan di kawasan Peterongan sebagian besar tidak menyediakan area parkir *off street*. Masyarakat pengguna lebih banyak memarkirkan kendaraannya di pinggir jalan/*on street*. Hanya beberapa bangunan yang menyediakan tempat parkir *off street* antara lain Peterongan Plaza, Bank BTN, Bank BTPN, Gedung eks-Sri Ratu, toko Ramai dan beberapa ruko/ toko.

Parkir dalam pembahasan di sini adalah parkir di badan jalan. Parkir mobil dan sepeda motor, tempat mangkal taksi, angkutan umum dan becak sebagai aktivitas di sisi jalan merupakan hambatan samping paling besar, sehingga mengurangi kapasitas jalur jalan untuk sirkulasi. Pengaruh parkir terhadap sirkulasi dalam hal ini adalah keberadaan aktivitas parkir menempati badan jalan, sehingga mempengaruhi sirkulasi kendaraan di jalur jalan raya.

Pola penataan parkir di badan jalan adalah sejajar satu lapis sesuai dengan peraturan rambu lalu lintas, tetapi kenyataannya pola penataan cenderung menyudut / miring atau tegak lurus terhadap badan jalan. Menurut juru parkir, hal ini supaya mendapat kapasitas

ruang parkir yang lebih luas, akibatnya kapasitas ruang sirkulasi justru berkurang.

Sistem parkir di badan jalan ini sisi kanan dan kirinya merupakan tempat komersial, sehingga mempunyai kelebihan dan kelemahan.

Kelebihan : Dekat dengan tempat tujuan, akibatnya banyak dipakai untuk parkir kendaraan mobil pribadi dan sepeda motor, tempat bongkar muat kendaraan niaga, tempat mangkal angkutan umum (taksi, angkot *daihatsu* dan becak).

Kelemahan : Banyak dipakai untuk aktivitas parkir berbagai jenis alat transportasi, sehingga area parkir menjadi padat sampai ke jalur sirkulasi dan *pedestrian ways*. Akibatnya mengurangi kapasitas ruang untuk sirkulasi kendaraan dan manusia.

Besaran satuan ruang parkir (SRP) dengan pola parkir sejajar satu lapis ditentukan dengan menambah ruang bebas samping, ruang bebas depan dan ruang bebas belakang dari dimensi kendaraan, sehingga didapatkan besaran satuan ruang parkir mobil $6 \times 3 = 18 \text{m}^2$ dan besaran SRP sepeda motor $0.8 \times 2 = 1.6 \text{m}^2$

Pengaruh parkir terhadap ruang untuk sirkulasi kendaraan di setiap ruas jalan menunjukkan tingkat pengaruh yang tidak sama. Hal ini disebabkan oleh tingkat kepadatan aktivitas parkir yang berbeda-beda yang ditimbulkan oleh aktivitas pasar Peterongan dan bangunan komersial di sekitarnya. Selain itu juga karena keterbatasan kapasitas ruang parkir yang tersedia di badan jalan, terutama di depan Pasar Peterongan dan hanya beberapa bangunan yang mempunyai fasilitas ruang parkir sendiri seperti eks-Sri Ratu, Bank BTN, Bank BTPN, Peterongan Plaza dan toko Ramai.

Pengaruh terbesar parkir terhadap sirkulasi berada di sisi timur, karena aktivitas bangunan komersial dan PKL lebih banyak di sisi timur dari pada di sisi barat. Kepadatan aktivitas parkir kendaraan tersebut melebihi kapasitas ruang parkir yang ada di pinggir jalan, sehingga kebutuhan ruang untuk aktivitas parkir terpaksa menggunakan ruang untuk jalur sirkulasi kendaraan.

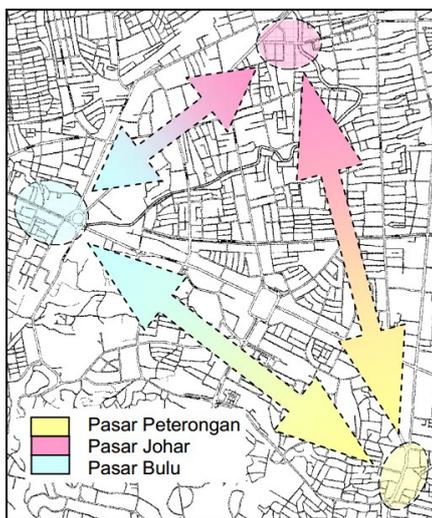
Volume parkir terpadat berada di sisi timur tidak dapat ditampung semua di ruang parkir pinggir jalan, sehingga mobil terpaksa parkir dengan pola tegak lurus atau menyudut. Angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang di tengah badan jalan, akibatnya

sering terjadi kemacetan seperti yang terjadi di depan Pasar Peterongan, karena berkurangnya ruang untuk sirkulasi kendaraan di jalur jalan raya. Sepeda motor bahkan harus parkir hingga dua lapis di lajur parkir pinggir jalan dan beberapa parkir liar di atas trotoar.

Activity Support/Aktivitas Pendukung

Bentuk fisik *activity support* di kawasan perdagangan dan jasa ini adalah PKL dan bangunan fungsional yang digunakan untuk kepentingan umum yang terdapat di wilayah penelitian koridor ruang jalan. Bangunan fungsional tersebut antara lain perkantoran, pertokoan, ruko, dan bangunan pasar Peterongan itu sendiri.

Pasar tradisional sering terdengar tergusur oleh pembangunan pasar modern, pertokoan, swalayan, ruko, perkantoran, mal atau plaza. Memang dari beberapa aspek kebersihan, keamanan dan kenyamanan pembeli, pasar modern relatif lebih baik dari pasar tradisional. Bagaimanapun juga, tidak sedikit pasar tradisional yang keberadaannya terus bertahan dan tetap eksis sampai sekarang, salah satunya adalah pasar Peterongan. Pasar ini dapat dikatakan strategis karena terletak di salah satu pusat bisnis Semarang, yaitu Jalan MT Haryono. Pasar ini merupakan salah satu titik segitiga emas bisnis kota Semarang, yaitu pasar Bulu dan pasar Johar.



Gambar 4.
Pusat perdagangan skala kota Semarang
(pasar Johar, Bulu dan Peterongan)

Pasar Peterongan dahulu merupakan pasar *krempyeng* yang buka pada waktu pagi dini hari dan tutup ketika matahari sudah mulai

naik. Tidak terdapat kios atau toko bangunan, tetapi karena jumlah pedagang semakin banyak dan ramai, sekelompok pedagang tersebut membentuk komunitas pasar. Barang yang banyak dijual pada waktu itu terong dan *pete*, maka dari itu pasar ini dikenal sebagai pasar peterongan, yang berarti tempat berjualan petai dan terong.

PKL di kawasan ini antara lain penjual makanan / minuman, pakaian, vcd, aksesoris, sepatu dan sandal, servis jam tangan dan lain-lain. Mereka suka berkonsentrasi di pusat-pusat keramaian, sepanjang jalan yang ramai atau di tempat yang banyak dilalui orang. PKL tersebut menempati ruang jalur pejalan kaki/trotoar dan sebagian pinggir jalan yang biasa dipakai untuk aktivitas parkir kendaraan. Sebagian besar PKL terakumulasi di depan pasar Peterongan.

Pengaruh terbesar PKL terhadap sirkulasi pejalan kaki berada di sisi Timur, karena aktivitas PKL lebih banyak berada sekitar depan Pasar Peterongan. PKL tersebut lebih banyak berada di jalur pedestrian dan sebagian di lajur parkir pinggir jalan, sehingga mempengaruhi sirkulasi pejalan kaki. Pengaruh tersebut berlangsung selama 24 jam, sebab dasaran / tempat berjualan PKL bersifat permanen (tidak dibongkar dan dibawa pulang). Sehingga walaupun aktivitas PKL sudah selesai tetapi masih meninggalkan dasaran/ meja tempat berjualan, akibatnya mengurangi ruang sirkulasi pejalan kaki

Bangunan fungsional di sisi Timur (70 bangunan) lebih padat dari pada sisi Barat (53 bangunan), sehingga menambah kepadatan *activity support* dan menimbulkan aktivitas parkir, akibatnya berdampak terhadap sirkulasi. Selain bangunan fungsional dan PKL, terdapat aktivitas pasar Sendiko di pagi hari. Pasar tersebut pengaruhnya 100% terhadap akses sirkulasi, karena menutupi seluruh badan jalan. Walaupun demikian aktivitas pasar pagi bersifat temporer, karena hanya berlangsung di pagi hari. Selain itu dasaran/ meja tempat berjualan bisa dibongkar dan dibawa pulang, sehingga setelah aktivitas pasar pagi selesai jalan raya berfungsi kembali sebagai ruang sirkulasi kendaraan.

SIMPULAN

Koridor penggal jalan MT Haryono mulai perempatan Lamper Sari sampai pertigaan Sompok, kawasan Peterongan Semarang pada

umumnya sudah tidak optimal dimanfaatkan untuk sirkulasi kendaraan. Derajat kejenuhan atau tingkat pelayanan jalan perkotaan mencapai puncaknya pada siang dan sore hari kerja. Menurut Grigg (1988:28) derajat kejenuhan tersebut menunjukkan arus lalu lintas yang tidak stabil.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kelancaran sirkulasi kawasan Peterongan adalah parkir dan aktivitas pendukung (*activity support*). Pengaruh parkir terhadap sirkulasi kendaraan paling besar berada di sisi timur. Pengaruh tersebut karena keberadaan aktivitas parkir pada jalur sirkulasi, akibat volume parkir yang ada melebihi kapasitasnya.

Aktivitas parkir didominasi oleh kendaraan sepeda motor, mobil, angkutan umum dan becak. Parkir pinggir jalan di koridor Jalan MT. Haryono kawasan penelitian pada jam tertentu sangat mempengaruhi kelancaran sirkulasi. Hal ini antara lain karena pola parkir mobil tegak lurus atau menyudut terhadap jalan, sehingga menyita sebagian badan jalan. Selain itu aktivitas angkutan umum berhenti menunggu calon penumpang berada di lajur tengah atau badan jalan sehingga mengurangi ruang sirkulasi.

Pengaruh *activity support* terhadap sirkulasi pejalan kaki paling besar berada di sisi timur segmen tengah. Pengaruh tersebut karena keberadaan PKL pada jalur *pedestrian*. Pengaruh PKL ini bersifat permanen, karena tempat berjualan tidak dibongkar setelah selesai berjualan. Hal ini berbeda dengan PKL warung makan atau gerobak yang bersifat sementara karena dapat dibongkar dan dipindah seperti yang ada di segmen utara dan segmen selatan.

Bangunan komersial berdampak terhadap sirkulasi, karena bangunan tersebut menimbulkan aktivitas parkir pinggir jalan. Bangunan komersial didominasi oleh Pasar Peterongan, toko bahan bangunan, toko emas, toko kelontong, toko elektronik, dan perkantoran perbankan. Keberadaan bangunan tersebut selain menimbulkan aktivitas parkir, juga diikuti oleh PKL.

Aktivitas pasar Sendiko berpengaruh terhadap sirkulasi. Aktivitas tersebut berlangsung setiap pagi dini hari hingga pukul 6 pagi di sisi Barat tepatnya di pertigaan Jl. Wonodri Baru. Pasar tumpah tersebut menempati seluruh badan jalan Wonodri Baru,

sehingga mempengaruhi akses sirkulasi. Selain itu, pasar tumpah juga menimbulkan aktivitas parkir yang terakumulasi di area parkir pinggir jalan dan halaman parkir Peterongan Plaza.

Faktor lain yang mempengaruhi sirkulasi adalah *path* dan *nodes*. Aktivitas kawasan pada *peak hours* atau siang hari kerja adalah makan siang atau istirahat. *Path* berbeda-beda karena *nodes* juga berbeda-beda. Pergerakan kendaraan di *path* atau jalur tersebut selalu berubah karena adanya *nodes* (pusat aktivitas wilayah) yang juga berubah-ubah. *Nodes* berubah pada waktu jam berangkat kerja dan berangkat sekolah. Sedangkan sore hari terjadi pergerakan pulang ke rumah. Semua pusat aktivitas tersebut mengakibatkan pergerakan sehingga mempengaruhi sirkulasi kendaraan dan manusia.

DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Alik Ansyori. 2005. *Rekayasa Lalu Lintas*. Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang. Malang.
- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. PT. Rineka Cipta. Jakarta.
- Darmawan, Edy. 2005. *Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang. Semarang.
- Grigg, Neil S. 1988. *Infrastructure Engineering & Management*. John Wiley & Sons. USA
- Hariyono, Paulus (2005) *The Impact of Shopping Centre Development towards the traffic surrounding (a case study in Java Supermal shopping center in Semarang city)*. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 1827 - 1840, 2005.
- Haryadi, B. Setiawan. 1995. *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Dirjen Dikti Depdikbud. Jakarta.
- Lynch, Kevin. 1975. *The Image of the City*. The M.I.T Press. England.
- Muhadjir, Noeng, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Nasution, S. 2003. *Metode Research-Penelitian Ilmiah*. Penerbit Bumi Aksara. Jakarta.
- Pusat Bahasa Depdiknas. 2001. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka. Jakarta.

- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.
- Speiregen, Paul. 1965. *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. McGraw-Hill Book Company. New York.
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu-Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Penerbit Kanisius. Yogyakarta.