

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Maros merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Sulawesi Selatan yang memiliki posisi strategis karena berbatasan langsung dengan ibu kota provinsi, Kota Makassar. Jarak antara Maros dan Makassar yang berkisar ± 30 km menjadikan kedua wilayah ini terintegrasi dalam pengembangan Kawasan Metropolitan Mamminasata. Sebagai kawasan penyangga ibu kota provinsi, Kabupaten Maros mengalami perkembangan pesat dalam berbagai sektor, khususnya infrastruktur dan tata ruang wilayah.

Seiring dengan perkembangan infrastruktur dan tata ruang wilayah kebutuhan akan ruang publik yang memadai menjadi semakin penting. Ruang publik berperan sebagai wadah interaksi sosial, rekreasi, serta berbagai aktivitas bersama masyarakat. Keberadaan ruang publik diperlukan baik di kawasan perkotaan, perumahan, maupun permukiman, mengingat manusia merupakan makhluk sosial yang membutuhkan ruang untuk berinteraksi dan beraktivitas di luar ruang privat. Selain itu, pertumbuhan jumlah penduduk juga menjadi faktor pendorong meningkatnya kebutuhan fasilitas publik yang mampu menampung aktivitas masyarakat dalam skala besar, salah satunya melalui keberadaan Gedung Serbaguna (Gunawan et al, 2022).

Gedung Serbaguna Kabupaten Maros adalah sebuah ruang meluas yang digunakan sebagai wadah aktivitas sosial masyarakat sekitar. Umumnya, ruang serbaguna dapat dikatakan sebagai Gedung Serbaguna jika kebutuhan ruangnya hanya tunggal, seperti aula atau panggung. Ruang serbaguna disebut sebagai ruang publik karena mampu memfasilitasi masyarakat melaksanakan kegiatan besar (Gunawan et al, 2022). Mengingat seiring pertumbuhan penduduk banyaknya pengguna gedung menggunakan kendaraan pribadi menjadi masalah serius yang mempengaruhi kelancaran operasional serta kenyamanan. Gedung ini digunakan untuk berbagai kegiatan, seperti acara resmi pemerintahan, seminar, pelatihan, pertemuan antar instansi, hingga kegiatan sosial dan budaya. Selain itu, kawasan di sekitar gedung juga dimanfaatkan sebagai area aktivitas pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) yang mendukung kegiatan masyarakat ketika sedang berlangsung kegiatan. Intensitas penggunaan gedung yang tinggi menyebabkan meningkatnya jumlah pengunjung, terutama pada saat kegiatan berskala besar berlangsung.

Tingginya intensitas aktivitas tersebut berdampak langsung pada kebutuhan ruang parkir. Pada kondisi eksisting, kawasan parkir Gedung Serbaguna Kabupaten Maros sering mengalami kepadatan, ketidakteraturan, serta kesemrawutan, khususnya saat berlangsungnya acara besar. Keterbatasan lahan parkir dan belum optimalnya sistem penataan parkir menyebabkan gangguan sirkulasi kendaraan, ketidaknyamanan bagi pengguna, bahkan berpotensi menimbulkan konflik antar pengguna jalan (Resahidayat et al., 2024). Kondisi ini menunjukkan bahwa kawasan parkir tidak hanya menghadapi permasalahan kapasitas kendaraan, tetapi juga permasalahan tata ruang dan kualitas lingkungan.

Kawasan parkir di sekitar Gedung Serbaguna Kabupaten Maros, yang berada di bawah naungan Badan Pendapatan Daerah (Bapenda), memiliki potensi besar untuk dioptimalkan sebagai bagian dari Ruang Terbuka Hijau (RTH) kota. Selain digunakan oleh Gedung Serbaguna, area ini juga dimanfaatkan oleh instansi lain seperti Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) dan kantor Bapenda itu sendiri, menjadikannya kawasan multifungsi yang memiliki mobilitas tinggi, baik dari sisi aktivitas pemerintahan, pelayanan publik, maupun kegiatan sosial kemasyarakatan. Secara keseluruhan, kawasan ini memiliki luas total 9.360 m², dengan luas kawasan rancangan di luar bangunan mencapai 5.278 m². Potensi lahan tersebut dapat dimanfaatkan untuk mendukung fungsi ekologis, estetika, serta sosial melalui penataan yang berorientasi pada RTH perkotaan.

Peningkatan jumlah penduduk dan urbanisasi yang cepat mendorong kebutuhan akan tata kelola ruang yang lebih efektif dan berkelanjutan. Parkiran diperlukan perencanaan yang baik yaitu penyediaan lahan parkir yang memadai serta penentuan pola parkir yang tepat, dimana kebutuhan akan lahan parkir (*demand*) dan prasarana yang tersedia (*supply*) harus disesuaikan dengan standard perparkiran. Parkiran pada dasarnya tidak hanya berfungsi sebagai tempat kendaraan, tetapi juga memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai ruang hijau yang mendukung berbagai aktivitas kegiatan diluar ruangan masyarakat (Gunawan et al, 2022).

Perkotaan yang semakin padat lahan parkir tidak lagi dipandang hanya sebagai ruang untuk menampung kendaraan, tetapi juga sebagai bagian dari ruang terbuka kota yang dapat mendukung keberlanjutan lingkungan. Salah satu pendekatan yang dapat diterapkan adalah konsep *green parking*, yaitu penataan area parkir yang terintegrasi dengan prinsip RTH. Konsep *green parking* menekankan pada penggunaan elemen vegetasi, material ramah lingkungan, serta pengaturan sirkulasi yang memperhatikan kenyamanan pengguna dan kelestarian lingkungan (Putriana dan Fatahillah, 2025). Pemilihan konsep *green parking* pada kawasan parkir Gedung Serbaguna Kabupaten Maros didasarkan pada beberapa pertimbangan. Pertama, keterbatasan lahan menuntut pemanfaatan ruang yang lebih efisien dan multifungsi. Kedua, tingginya intensitas aktivitas memerlukan lingkungan yang nyaman, teduh, dan tertata untuk mendukung kenyamanan pengguna. Ketiga, penerapan *green parking* sejalan dengan kebijakan penataan ruang nasional, khususnya Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, yang mewajibkan penyediaan Ruang Terbuka Hijau sebesar minimal 30% dari total luas wilayah perkotaan (Kementerian ATR/BPN, 2022).

Berdasarkan uraian di atas, maka perancangan halaman parkir Gedung Serbaguna Kabupaten Maros diharapkan tidak hanya mampu memenuhi kebutuhan parkir kendaraan, tetapi juga berfungsi sebagai ruang terbuka hijau yang mendukung aspek ekologis, estetika, dan sosial. Penataan ini diharapkan dapat menciptakan kawasan yang lebih tertib, nyaman, dan berkelanjutan, serta meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan di Kabupaten Maros.

1.2 Ruang Terbuka Hijau (RTH)

Ruang Terbuka Hijau (RTH) merupakan elemen vital dalam tata ruang perkotaan yang berfungsi menjaga keseimbangan antara lingkungan binaan dan alam. Keberadaan RTH menjadi faktor kunci untuk mewujudkan ruang luar yang harmonis, aman, dan

serasi dengan lingkungan sekitarnya. Sebagai bagian dari strategi pengendalian pembangunan ruang-ruang terbangun, RTH berperan penting sebagai penyeimbang yang sering disebut sebagai *paru-paru kota*. Perencanaan tata ruang perlu disertai kebijakan penyediaan dan pengembangan RTH guna menjaga kualitas dan keberlanjutan lingkungan hidup masyarakat kota (Setiawan dan Arsandrie, 2023).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, RTH didefinisikan sebagai area yang memanjang, berkelompok, atau berbentuk jalur yang didominasi oleh tumbuhan, baik alami maupun hasil budidaya. RTH memiliki fungsi ekologis sebagai kawasan lindung dan dapat berbentuk taman kota, hutan kota, ruang rekreasi hijau, lahan olahraga, hingga pekarangan hijau. Tujuan utama pembangunan RTH adalah menyediakan infrastruktur lingkungan yang mendukung terciptanya kota yang nyaman, bersih, sehat, dan berkelanjutan (Ramadhan dan Osly, 2019).

RTH di kawasan perkotaan memiliki tiga fungsi utama, yaitu ekologis, sosial, dan ekonomis. Dari sisi ekologis, RTH berperan dalam menurunkan suhu udara, menyerap karbon dioksida, menyaring polusi, meredam kebisingan, serta mengurangi dampak badai. Dari sisi sosial, RTH berkontribusi terhadap kualitas hidup masyarakat melalui peningkatan kesehatan fisik dan mental, penyediaan ruang interaksi sosial, serta pengaruh positif bagi kesejahteraan psikologis. Sedangkan dari aspek ekonomi, keberadaan RTH dapat meningkatkan nilai properti, memperkuat daya tarik kawasan, serta mendorong aktivitas ekonomi lokal (Setiawan dan Arsandrie, 2023).

RTH juga memiliki peran khusus dalam menjaga kualitas lingkungan perkotaan. Vegetasi pada kawasan hijau berfungsi menyerap emisi karbon dioksida melalui proses fotosintesis, memperbaiki kualitas udara, mengurangi efek pulau panas perkotaan, serta menyediakan habitat bagi flora dan fauna. Kawasan dengan vegetasi lebat dan luas mampu menyerap karbon secara signifikan dan mendukung keberlanjutan lingkungan kota (Pakaya et al., 2024). RTH yang dikelola pemerintah kota/kabupaten diperuntukkan bagi kepentingan masyarakat umum. RTH publik berfungsi sebagai aset perkotaan yang memberikan kontribusi besar dalam menciptakan lingkungan sehat, nyaman, dan layak huni, menjadi tanggung jawab penting pemerintah daerah dalam rangka menjamin keberlanjutan kualitas lingkungan perkotaan (Azra, 2024).

1.3 Green parking

Ruang parkir merupakan fasilitas penting dan wajib tersedia di setiap kawasan, baik sebagai bagian dari ruang luar bangunan maupun sebagai bagian dari kawasan ruang terbuka maupun terbangun. Area parkir umumnya didominasi oleh permukaan perkerasan keras seperti aspal dan beton. Keberadaan perkerasan yang luas ini berpotensi menciptakan iklim mikro yang tidak nyaman serta menimbulkan berbagai dampak negatif terhadap lingkungan, seperti peningkatan suhu lokal dan berkurangnya daya serap air tanah (Melanira dan Rudianto, 2023).

Parkir bagian tak terpisahkan dari sistem transportasi di perkotaan. Kehidupan masyarakat modern sangat bergantung pada alat transportasi untuk menunjang aktivitas harian di luar rumah. Tidak hanya digunakan oleh penduduk lokal, sarana transportasi dan infrastruktur jalan juga digunakan oleh pendatang maupun wisatawan yang berkunjung ke kota. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor secara langsung menambah kebutuhan akan ruang parkir yang memadai (Hariyani et al., 2023).

Peningkatan luas area perkerasan pada lahan parkir tanpa memperhatikan prinsip keseimbangan alam, efisiensi sumber daya, dan penerapan teknologi ramah lingkungan dapat menyebabkan perubahan ekologis yang serius. Dampak tersebut meliputi terganggunya keseimbangan lingkungan, peningkatan suhu permukaan, penurunan kualitas udara, dan berkontribusi terhadap pemanasan global. Akibatnya, kualitas hidup manusia pun dapat menurun. Padahal, setiap individu berhak untuk hidup di lingkungan yang sehat, nyaman, dan estetik (Demak, 2022).

Meminimalisir dampak lingkungan dari area parkir konvensional, diperlukan pendekatan yang lebih ramah lingkungan melalui penerapan konsep *green parking*. Salah satu solusi yang efektif dalam mengurangi pemanasan global adalah dengan memperbanyak penghijauan, termasuk di area parkir. Penanaman pohon dan vegetasi hijau membantu menyerap karbon dioksida dan menghasilkan oksigen melalui proses fotosintesis, sehingga berperan dalam memperbaiki kualitas udara dan mengurangi konsentrasi gas rumah kaca di atmosfer.

Green parking adalah model perancangan lahan parkir yang mengedepankan prinsip keberlanjutan dengan memadukan unsur vegetasi, teknologi infiltrasi air hujan, dan penggunaan material ramah lingkungan. Konsep ini bertujuan mengurangi dampak negatif dari permukaan perkerasan konvensional seperti aspal. *Green parking* menggunakan pendekatan inovatif dalam pengelolaan air hujan, seperti penggunaan *paving block* berpori, sistem drainase berkelanjutan, dan vegetasi peneduh yang membantu menurunkan suhu (Rahmani et al., 2025). Teknologi yang diterapkan dalam *green parking* memberikan peluang bagi air hujan untuk meresap ke dalam tanah, membantu menyaring polutan, mengisi kembali cadangan air tanah, dan mengurangi risiko banjir serta erosi saluran air. Dengan pendekatan ini, area parkir tidak hanya berfungsi sebagai tempat kendaraan, tetapi juga sebagai elemen lanskap yang mendukung ekosistem dan meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan (Demak, 2022).

1.4 Perencanaan dan Perancangan Lanskap

Arsitektur lanskap merupakan seni dan ilmu yang berfungsi untuk menciptakan serta melestarikan keindahan lingkungan, baik di sekitar tempat tinggal manusia maupun pada lanskap alam yang lebih luas. Selain menekankan aspek estetika, arsitektur lanskap juga berperan penting dalam meningkatkan kenyamanan, kemudahan, dan kesehatan masyarakat, khususnya di kawasan perkotaan. Lingkungan lanskap yang dirancang dengan baik dapat memberikan efek menenangkan melalui pemandangan serta suara alami yang indah dan damai. Keindahan ini dapat diperkuat dengan sentuhan seni pertamanan yang menyatu dengan alam secara harmonis (Munawir, 2023).

Perencanaan lanskap proses sistematis dalam menyiapkan berbagai kegiatan untuk mencapai tujuan tertentu dalam pengelolaan ruang terbuka. Perencanaan bukanlah tujuan akhir, melainkan alat untuk mencapai kondisi lanskap yang diharapkan. Proses perencanaan bersifat fleksibel dan dapat disesuaikan dengan tempat, waktu, dan keadaan. Pada tahap awal, perencanaan melibatkan pengembangan fungsi-fungsi taman berdasarkan keinginan pemilik dan hasil analisis-sintesis dari perancang. Hasil dari tahap ini biasanya berupa konsep perencanaan tapak secara umum, termasuk zonasi, sirkulasi, dan pembagian fungsi ruang taman (Munawir, 2023).

Tahapan dalam perencanaan lanskap mencakup observasi, inventarisasi data, analisis, sintesis, hingga pengembangan konsep dan desain akhir. Observasi dilakukan untuk memahami karakter tapak dan aktivitas yang terjadi di lokasi. Selanjutnya, data yang diperoleh dianalisis dan disintesis untuk merumuskan solusi terhadap permasalahan tapak. Proses ini kemudian menghasilkan konsep perencanaan yang menjadi dasar dalam penyusunan desain lanskap secara menyeluruh (Naswan, 2024).

Perancangan lanskap merupakan proses kreatif dan berkelanjutan yang menggabungkan elemen-elemen lunak (*softscape*) dan keras (*hardscape*) untuk menciptakan lingkungan fungsional dan estetis. Dalam proses ini, setiap elemen dan fasilitas dirancang dengan mempertimbangkan fungsi, kebutuhan pengguna, serta kesesuaian dengan karakteristik tapak dan lingkungan sekitar. Hasil dari perancangan lanskap tidak hanya berupa solusi teknis, tetapi juga merupakan ekspresi seni yang harmonis dan menyatu dengan alam.

Merencanakan suatu lanskap, penting untuk memperhatikan elemen yang digunakan, baik dari segi preferensi pengguna maupun dampak dari aktivitas yang direncanakan. Preferensi pengguna biasanya dipengaruhi oleh keberadaan elemen-elemen seperti badan air, jalur pedestrian yang lebar, fungsi area, warna dan komposisi tanaman, serta keragaman jenis tanaman. Dari sisi dampak aktivitas, perancangan lanskap harus disesuaikan dengan daya dukung lahan dan memperhatikan kondisi sosial masyarakat sekitar kawasan (Uak, 2020).

1.5 Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian ini untuk merancang halaman parkir Gedung Serbaguna Kabupaten Maros menjadi area yang lebih optimal sebagai *green parking* dan mendukung keberadaan ruang hijau perkotaan. Perancangan dilakukan dengan pendekatan yang mengutamakan peningkatan kualitas lingkungan lanskap, fungsionalitas, dan nilai estetika melalui penerapan prinsip *green parking*. Diharapkan rancangan ini tidak hanya memperbaiki fungsi parkir secara ekologis, tetapi juga mampu berkontribusi terhadap keseimbangan lingkungan perkotaan.

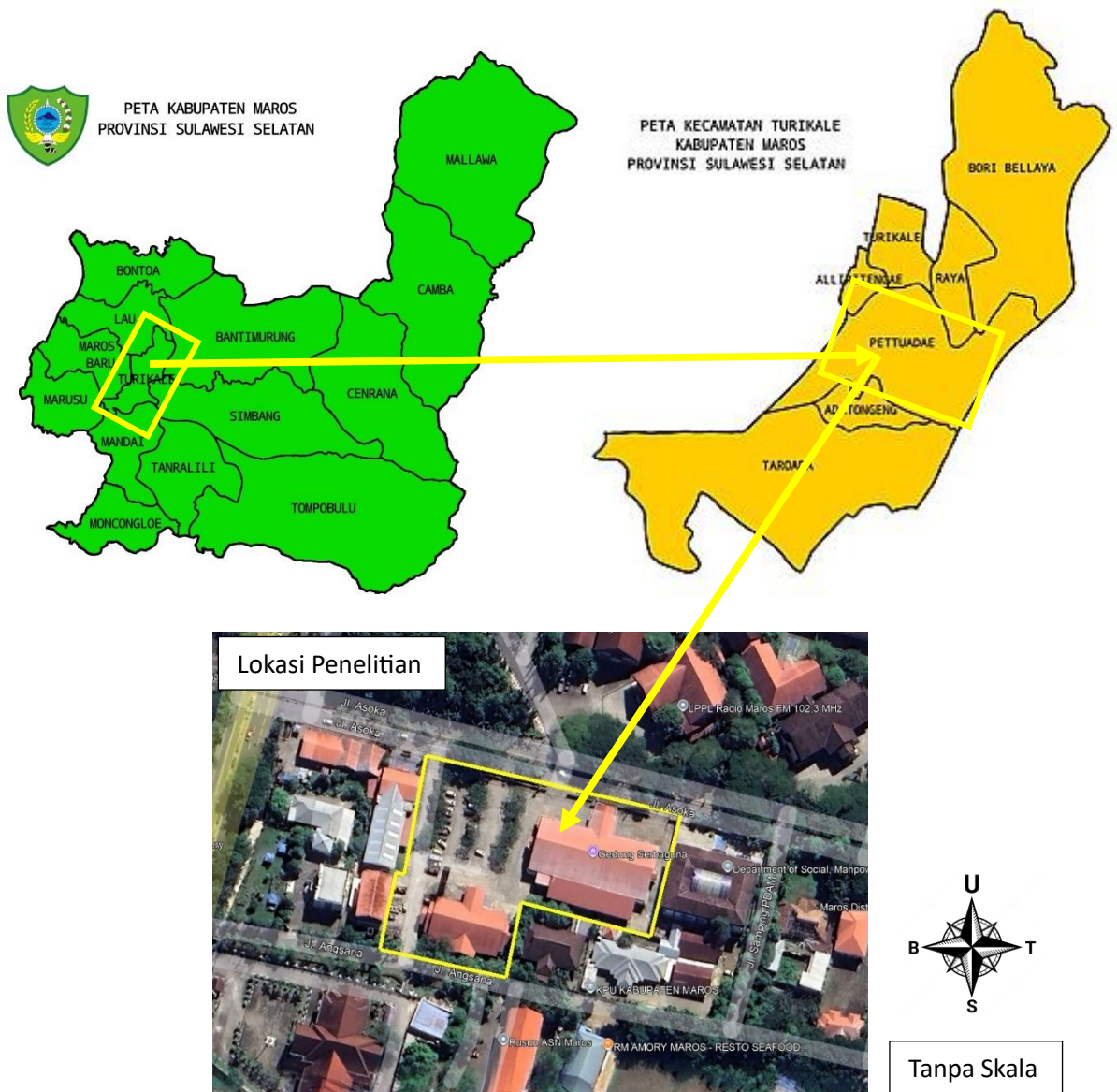
Penelitian ini diharapkan untuk menjadi rekomendasi strategis bagi Pemerintah Kabupaten Maros dalam mengembangkan perencanaan lanskap yang lebih optimal. Selain itu, rancangan ini diharapkan dapat menjadi contoh desain lanskap parkir yang fungsional, estetis, dan ramah lingkungan, serta memperkuat komitmen terhadap pengembangan RTH di kawasan perkotaan.

BAB II

METODOLOGI

2.1 Lokasi dan Waktu

Lokasi penelitian ini berada di Gedung Serbaguna Jl. Asoka No.6, Pettuadae, Kec. Turikale, Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan (Gambar 1). Penelitian ini dilaksanakan pada rentang waktu September - Desember 2025.



Gambar 1. Lokasi Penelitian
(Sumber: Google Earth Pro 2025)

2.2 Alat dan Metode Penelitian

Alat yang diperlukan dalam penelitian ini adalah kamera digital, laptop dan meteran gulung. Adapun beberapa software yang digunakan antara lain, Google Earth Pro, Adobe Illustrator 2024, SketchUp 2024, Enscape 2024.

Penelitian dilakukan dengan pendekatan perencanaan dan perancangan dari metode perancangan lanskap yang dikemukakan oleh Gold (1980) *dalam* Iswoyo et al., (2024). Tahap penelitian terdiri atas tahap persiapan, inventarisasi analisis, sintesis, perencanaan dan perancangan (Gambar 2).



Gambar 2. Proses Perancangan Lanskap dengan Metode Gold (1980)

2.2.1 Tahap Persiapan

Tahap persiapan merupakan tahap awal dari perancangan dengan merumuskan masalah dan menentukan tujuan penelitian serta menentukan lokasi dan batas tapak. Tahap ini dilakukan untuk pengumpulan informasi serta penetapan mengenai aspek-aspek yang berkaitan dengan proses perancangan.

2.2.2 Tahap Inventarisasi

Tahap inventarisasi merupakan tahap pengumpulan informasi berupa aspek fisik dan biofisik serta aspek sosial. Pengumpulan data dilakukan dengan cara survei lapang, wawancara sebagai data primer dan studi pustaka sebagai data sekunder. Data yang dikumpulkan adalah Aspek fisik dan biofisik, yaitu letak, batas dan tapak, jenis tanah, iklim, topografi, fasilitas dan utilitas, hidrologi dan drainase, aksesibilitas dan sirkulasi, sebagaimana yang dapat dilihat pada (Tabel 1).

2.2.3 Tahap Analisis

Tahap analisis merupakan tahap mengidentifikasi masalah dan hambatan serta potensi pada tapak. Analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif dan kuantitatif yang hasilnya berupa data karakteristik tapak yang akan direncanakan. Data tersebut merupakan potensi, kendala, pemanfaatan potensi dan pemecahan masalah.

2.2.4 Tahap Sintesis

Tahap sintesis merupakan lanjutan dari tahap analisis. Tahap sintesis dilakukan pemecahan masalah dan pemanfaatan potensi yang akan dikembangkan menjadi alternatif. Hasil dari tahap ini adalah konsep dasar dan konsep pengembangan berupa konsep tata ruang, konsep tata hijau, konsep sirkulasi, konsep fasilitas dan utilitas.

2.2.5 Tahap Perencanaan

Tahap perencanaan merupakan tahap pengembangan konsep menjadi rencana lanskap. Hasil perencanaan berupa bentuk *siteplan* atau rencana lanskap.

2.2.6 Tahap Perancangan

Tahap perancangan merupakan tahap pengembangan konsep dari tahap perencanaan. Pada tahap perancangan elemen-elemen yang ditampilkan lebih spesifik dari segi ukuran, warna dan lain-lain. Hasil dari tahap ini berupa Gambar tampak atas, Gambar potongan, rancangan penanaman dan elemen yang tertulis dalam bentuk Rancangan Anggaran Biaya (RAB).

Tabel 1. Jenis Data dan Sumber Data yang Diperlukan

Jenis Data (1)	Sumber Data (2)	Cara Pengambilan Data (3)
Fisik dan Biofisik		
Letak, Luas dan Batas Tapak	Hasil Survei	Survei Lapangan dan Studi Pustaka
Kondisi Tanah dan Topografi	Hasil Survei	Survei Lapangan dan Studi Pustaka
Iklim	BMKG	Studi Pustaka
Fasilitas dan Utilitas	Hasil Survei	Survei Lapang
Aksebilitas dan Sirkulasi	Hasil Survei	Survei Lapang
Hidrologi dan Drainase	Hasil Survei	Survei Lapangan dan Studi Pustaka
Vegetasi	Hasil Survei	Survei Lapang
View	Hasil Survei	Survei Lapang
Sosial		
Penggunaan dan Aktivitas Tapak	Pengelola dan Pegawai Perkantoran	Wawancara
Jumlah dan Jenis Kendaraan Parkir	Hasil Survei	Survei Lapang

Sumber: *Data Primer*, 2026