

HASIL PENELITIAN

IDENTIFIKASI KEMACETAN LALU LINTAS DI KAWASAN PAAL 2 DAN PUSAT KOTA MANADO

Andy A.M. Malik

Staf Pengajar Fakultas Teknik Jurusan Arsitektur Universitas Sam Ratulangi Manado

Abstrak. Pada kisaran tahun 1980-1990-an jalur lalu lintas di kota Manado tertata baik dan teratur sehingga menciptakan kestabilan kota. Seiring dengan munculnya pusat perdagangan baru dan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor termasuk kendaraan angkutan umum, serta perawatan infrastruktur jalan yang kurang baik mengakibatkan munculnya dampak negatif dari perkembangan kota berupa kemacetan serta meningkatnya polusi udara di pusat kota Manado. Permasalahan kemacetan merupakan pekerjaan rumah yang sangat sulit dituntaskan baik oleh masyarakat maupun pemerintah setempat. Beberapa penyebab kemacetan antara lain parkir yang tidak sesuai aturan, pelanggaran lalu-lintas, hingga bertambahnya jumlah kendaraan kota (angkutan umum maupun angkutan pribadi). Dalam penulisan ini akan mencari jalan keluar dan solusi yang perlu ditempuh untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang terjadi di pusat kota Manado sehingga nantinya kemacetan dapat diminimalisir. Dengan demikian pemandangan dan situasi kota dapat terasa lebih baik dan nyaman bagi masyarakat kota Manado.

Kata Kunci : Kemacetan, sirkulasi, pusat kota Manado

PENDAHULUAN

Arsitektur perkotaan memiliki suatu masalah yang kompleks dalam perencanaan kota. Adapun masalah-masalah tersebut berupa komponen pembentuk arsitektur kota, yaitu: peruntukan lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung kegiatan, penanda/tata informasi, dan preservasi. Kedelapan komponen pembentuk arsitektur kota ini dikemukakan oleh Hamid Shirvani (1985) dalam "*The Urban Design Process*". Dalam kaitan dengan identifikasi masalah dalam paper ini maka bagian ketiga diambil sebagai bahan acuan dan

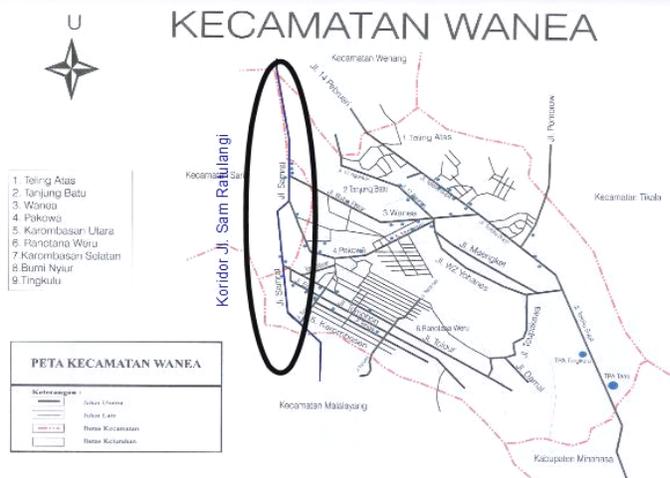
perbandingan dalam membahas masalah kemacetan yang terjadi di pusat kota Manado.

Kondisi Kawasan Pusat Kota dan Paal 2 di Kota Manado

Kawasan pusat kota yang dimaksud berada di Kecamatan Wanea yaitu pada kawasan koridor jalan Sam Ratulangi (Gambar 1), berdasarkan Rencana Tata Ruang Kota Manado 2007-2027 berada pada Pengembangan Wilayah Kota V sebagai Pusat Pelayanan Sekunder dengan arahan fungsi sebagai kawasan bisnis, perdagangan dan jasa. Tingkat kepadatan bangunan pada kawasan ini tergolong tinggi.

Sedangkan kawasan Paal 2 yang dimaksud berada di Kecamatan Tikala yaitu pada persimpangan Paal 2 (Gambar 2), berdasarkan Rencana Tata Ruang Kota Manado

lingkungan. Untuk perkotaan sendiri sistem sirkulasi kota sebagai perangkat fisik kota terdiri atas beberapa aspek yang mencakup pola, struktur, dan perlengkapan jalan, aspek lalu-



Gambar 1. Koridor Jl. Sam Ratulangi Manado

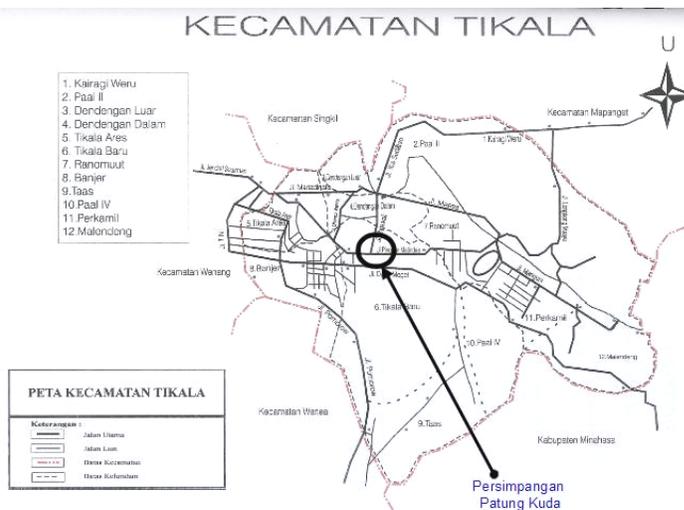
2007-2027 berada pada Pengembangan Wilayah Kota VI sebagai Pusat Pelayanan Sekunder dengan arahan fungsi sebagai kawasan bisnis, perdagangan dan jasa. Tingkat kepadatan bangunan pada kawasan ini tergolong tinggi.

Penyebab Kemacetan

Selama ini diketahui ada 3 elemen dasar dari moda jalan raya, yaitu: manusia, kendaraan dan

lintas dan tempat parkir.

Secara rinci aspek-aspek tersebut, sebagai berikut: (1) pola jaringan jalan, seperti : *grid, radial, lingkaran, cul-de-sac*, dan gabungan di antaranya; (2) struktur jalan, terdiri atas: badan jalan, bahu jalan (sirkulasi pejalan kaki, tempat perlengkapan jalan, utilitas dan penghijauan); (3) perlengkapan jalan, penerangan jalan, rambu lalu-lintas,



Gambar 2. Persimpangan Patung Kuda, Paal 2 Manado

pemberhentian bus, kotak reklame dan lain sebagainya; (4) aspek lalu-lintas, terdiri dari arah lalu-lintas, kecepatan dan kepadatan serta moda dan alat angkutan; (5) tempat parkir; merupakan ruang transisi dari sistem sirkulasi dengan bangunan atau kawasan tertentu.

Keberadaan tempat parkir sangat menentukan, karena ini menyangkut permasalahan kelancaran sistem sirkulasi dan penyediaan ruang untuk kendaraan. Kemacetan dapat muncul suatu waktu apabila terdapat pelanggaran pada salah satu aspek yang telah disebutkan di atas yang dapat mengakibatkan masalah-masalah lain sebagai efek samping dari kemacetan itu sendiri. Di samping itu ada beberapa faktor lain yang dapat menyebabkan kemacetan itu terjadi.

METODOLOGI

Lokasi Penelitian berada di 2 kawasan, yang pertama adalah di Kawasan Pusat Kota di Kecamatan Wanea, tepatnya di ruas jalan Sam Ratulangi depan petokoan Multimart dan di Jalan Lembong, dan lokasi yang kedua berada di Kawasan Paal 2 tepatnya di persimpangan Paal 2 (Kompleks Patung Kuda).

Dalam mengidentifikasi kemacetan yang ada di kawasan ini ditempuh dengan pendekatan makroskopis (pendekatan yang melihat arus lalu-lintas secara keseluruhan), berupa survey serta pendataan tingkat kepadatan kendaraan bermotor pada jam-jam tertentu dimulai pada 06.00-00.00.

PEMBAHASAN

Beberapa konsentrasi kemacetan pada kota manado lebih disebabkan pada faktor X yaitu dimana terdapat pusat kegiatan berupa supermarket, mall, dan plaza maka disitulah muncul kemacetan, bertambahnya jumlah kendaraan baik pribadi maupun umum sangat berpengaruh terhadap kegiatan lalu-lintas, hingga kesadaran masyarakat/pengguna lalu-lintas yang masih sering melanggar rambu-rambu lain.

Kawasan Paal 2 merupakan daerah yang sangat rawan kemacetan karena pada daerah ini merupakan daerah pertemuan empat jalur kendaraan berlawanan arah dan tujuan yaitu pusat kota, pasar Paal 2, perkamil, dan bandara Sam Ratulangi belum lagi pada daerah ini terdapat dua aktivitas yang besar yang terjadi dari pagi hingga malam harinya yaitu pada Borobudur supermarket dan pasar Paal 2.

Kegiatan ini sangat membuat lalu-lintas menjadi begitu padat sehingga dapat menimbulkan masalah kompleks yang lain yaitu polusi udara setempat, kebisingan setempat hingga mengundang ke masalah kriminalitas.

Sebab lain yang mengakibatkan kemacetan pada daerah ini adalah kurangnya kesadaran warga akan rambu-rambu lalu-lintas, dimana mereka dengan sembarangan berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, parkir sembarangan dan sebagainya. Kurangnya kesadaran ini adalah sebab dari peraturan yang tidak ditindak lanjuti secara langsung sehingga masyarakat tidak kapok untuk melanggar peraturan-peraturan yang ada dan dengan sendirinya mengakibatkan kelumpuhan lalu-lintas (kemacetan).

Kawasan Paal 2 tidak pernah berbenah dari dahulu kala, kawasan ini selalu didera kemacetan baik pada pagi, siang maupun malam hari. Aparat yang bertugas pada daerah ini terkesan malas dan hanya bertugas pada waktu-waktu tertentu saja dan seolah hanya menjadi formalitas dan *euforia* belaka, tapi nyatanya setelah itu kemacetan tetap saja terjadi pada daerah ini dari waktu ke waktu. Selain di kawasan Paal 2, kawasan pertokoan dan pelabuhan Manado yang terletak di daerah pasar 45 menyimpan banyak serba-serbi kemacetan di dalamnya, sekilas pandang daerah ini merupakan salah satu daerah tertua di kota Manado, dahulunya merupakan pintu masuk dan transit utama bagi pedagang-pedagang luar negeri dan domestik.

Kegiatan perekonomian telah dimulai pada masa itu sehingga terbentuk suatu daerah *camp* bagi pedagang dan tentara yang saat ini dikenal dengan kampung Texas. Pelabuhan Manado sendiri dibangun atas campur tangan pemerintah Belanda dengan alasan pemajuan



Gambar 3. Rambu lalu-lintas tidak menjadi penghalang bagi kendaraan untuk parkir sembarangan.

kawasan timur pada saat itu.

Waktu terus berlalu, pasar 45 yang dikenal pada saat ini terus berbenah dari tahun ke tahun mengundang pedagang-pedagang lain untuk memasarkan barang dagangannya pada daerah ini, waktu itu komunitas pedagang terbesar datang dari Cina dan Arab, mereka terus membangun daerah ini dan menciptakan daerah ini menjadi pusat kota Manado. Pada saat ini keadaannya tak jauh berbeda dengan masa lalu, konsep utama yang ditawarkan adalah perdagangan dan jasa. Mungkin perbedaannya adalah jumlah pertokoannya sangat berkembang pesat dari waktu itu.

Perkembangan ini menimbulkan masalah bagi daerah ini, sebut saja kemacetan

yang dari masa perkembangan-nya hingga pada saat ini sangat sulit teratasi. Memang pada kenyataannya setiap pusat kota pada suatu daerah sangat identik dengan kemacetan lalu-lintas, termasuk pasar 45 yang merupakan pusat kota.

Penumpukan jumlah mikrolet dan arus kendaraan pribadi sangat kental dibanding pada daerah lain di kota Manado, jalur-jalur kendaraan umum yang melewati daerah ini antara lain Calaca, Banjer, Tuminting, Perkamil, Sumompo dan beberapa daerah yang lain di kawasan Manado bagian utara. Ruas kemacetan



Gambar.4 Kawasan pusat kota (Jln.Lembong)

yang besar berada di sekitar kawasan yang menghubungkan pelabuhan Manado, pusat kota, dan jalan Sam Ratulangi tepatnya di sekitaran jalan Lembong. Disini jalur kendaraan terbagi atas empat jalur, 2 jalur untuk kendaraan umum (mikrolet) dan satu jalur untuk kendaraan pribadi serta satu jalur khusus parkir mobil. Jalur



Gambar.5 Kemacetan yang padat di ruas jalan di pusat kota.

ini dipisahkan dengan batas marka jalan yang diatur sedemikian rupa pada bagian tengah badan jalan. Kemacetan berawal pada pagi hari di sekitar pukul 10 pagi disaat orang-orang memulai aktivitasnya masing-masing kemudian berlanjut hingga sore harinya pada pukul 5 sore. Pada petang hingga malam harinya alur lalu-lintas kembali berjalan normal karena aktivitas pada daerah ini sebagian besar telah selesai kecuali ada hari tertentu yang mengadakan pasar malam maka kemacetan tetap berjalan seperti biasanya.

Disamping mikrolet, peran PKL (pedagang kaki lima) turut membawa andil sebagai salah satu sebab-musabab kemacetan di pusat kota 45, walau telah ditertibkan mereka tetap saja mencuri-curi waktu dan berjualan di badan jalan dengan cara menggelar barang dagangan di jalan raya, tentu saja ini dapat mempersulit kendaraan untuk melewati lokasi ini hingga membuat kendaraan berjalan dengan tempo yang lambat dan kemacetan lalu-lintas pun terjadi.

Penempatan aparat polisi lalu-lintas dan posko penanganan lalu-lintas sangat dibutuhkan mengingat pelanggaran lalu-lintas kendaraan bermotor begitu besar. Pelanggaran-pelanggaran ini sangat berdampak pada kemacetan. Peran rambu lalu-lintas seolah tidak terlihat lagi, untuk itu aparat dituntut untuk mengawasi daerah-daerah seperti ini. Ukuran lebar jalan yang kurang lebih hanya 8 meter memang tidak layak untuk diparkir kendaraan terlebih lagi pada kawasan pusat kota yang pada dasarnya sangat ramai oleh aktivitas penduduk dan lalu lintas.

Walau pelebaran jalan serasa tak mungkin dilakukan mengingat padatnya jarak dari jalan ke bangunan sebisa mungkin pemerintah harus dapat menyelesaikan masalah ini secepatnya mengingat program pemerintah kedepan dalam menunjang kota Manado menjadi kota pariwisata dunia pada 2010 nanti, maka setidaknya gebrakan dan terobosan sudah dapat dilakukan sejak situasi masih dini.

Kemacetan memang merupakan masalah yang tidak dapat diselesaikan secara langsung melainkan secara bertahap dan dikontrol oleh pemerintah begitu pula dengan partisipasi aktif dari masyarakat. Ruas jalan Sam Ratulangi yang menyimpan banyak aktivitas masyarakat merupakan celah yang dapat menimbulkan kemacetan lalu-lintas karena didorong oleh aktivitas yang padat contohnya terdapat pada daerah sekitar Multimart plaza yang setiap harinya selalu dihiasi dengan kemacetan. Jalur kendaraan pada daerah ini merupakan jalur searah yang dibagi atas 4 *line* kendaraan dengan 2 jalur lambat dan 2 buah jalur cepat.

Kemacetan sebagian besar diakibatkan oleh angkot umum (mikrolet) yang tidak tertib dalam berlalu-lintas kendaraan sehingga menghalangi kendaraan lain yang akan melintas (masuk-keluar) pada jalur tersebut.

Jam	Tingkat Kemacetan
06.00-08.00	Renggang
08.00-10.00	Mulai menunjukkan mobilitas
10.00-14.00	Macet total
14.00-16.00	Macet total
16.00-18.00	Macet total
18.00-20.00	Mulai berangsur renggang
20.00-22.00	Lalu-lintas normal
22.00-00.00	Renggang

Tabel 1. Kemacetan pada daerah sekitar Multimart Plaza

Salah satu daerah yang menjadi titik pusat kemacetan tertua di kota Manado adalah pasar Pinasungkulan Karombasan dan sekitarnya.

Aktifitas dan kegiatan terlihat begitu jelas dan nyata ditempat ini yang terdiri dari terminal penumpang baik roda empat, bus dan pangkalan ojek yang berseliweran kemudian lapak pasar yang berdiri tidak sesuai aturan dan menghalangi badan jalan dan berbagai kegiatan lainnya yang mengganggu stabilitas lalu-lintas

pada daerah sekitar dan daerah inti pasar karombasan.

Penyebab kemacetan pada daerah ini ada dua jenis yaitu disebabkan oleh tidak tertibnya kendaraan umum yang melewati daerah itu dalam berlalu-lintas dan ditambah dengan kondisi jalan yang sempit karena dipakai beraktivitas oleh masyarakat setempat.

Walaupun pada beberapa waktu lalu pemerintah kota Manado telah melakukan pembersihan dan penertiban bagi para pedagang-pedagang di lokasi ini namun pada kenyataannya mereka tetap saja berjualan dengan memakai badan jalan walau harus kucing-kucingan dengan pihak satuan polisi pamong praja pada saat inspeksi mendadak, namun kesadaran masyarakat dalam hal ini tergolong lemah hal ini tentu saja membuat pemerintah menjadi geram, namun demikian pemerintah tetap berjanji untuk melakukan inspeksi-inspeksi pada waktu-waktu mendadak hingga batas waktu yang tidak ditentukan hingga kondisi pasar benar-benar steril dan stabil.

Efek Kemacetan

Di kota besar seperti Jakarta masalah kemacetan tak terhindarkan setiap harinya, walaupun jalan tol telah dibangun sebagai alternatif lain untuk menghindari kemacetan namun pada kenyataannya kemacetan tetap saja terjadi. Kemacetan tak memberi efek positif sedikitpun bagi masyarakat, malahan beberapa efek negatif yang merugikan masyarakat sangat rentan terjadi.

Kemacetan dapat membawa dampak buruk terhadap kualitas udara sekitar yang dikotori oleh asap kendaraan bermotor, terlebih lagi untuk kendaraan-kendaraan tua yang belum diuji emisi namun masih berkeliaran di kota yang memberi suplai besar akan racun karbon monoksida (CO) di udara sehingga mungkin saja di waktu-waktu kedepan karbon monoksida (CO) yang tak dapat dinetralisir oleh udara dapat naik dan menutupi langit di kota Manado sehingga disinyalir dapat terjadi pemanasan global (*Global Warming*) yang dapat

merugikan masyarakat. Kebisingan menjadi efek lain yang muncul pada saat kemacetan terjadi dimana suara mesin dan knalpot mobil yang berlebihan dapat merusak gendang telinga kita semua, belum lagi ditambah oleh bunyi *sound system* yang marak dalam selang beberapa tahun terakhir ini.

Desibel yang muncul akibat suara/bunyi tersebut dapat mempengaruhi jiwa dan perasaan kita masing-masing, dan tak jarang beberapa orang bisa menderita stress saat terjadi kemacetan. Salah satu efek lain yang dapat muncul sewaktu-waktu adalah kriminalitas yang berupa tindak kejahatan pemalakkan, pencurian, dan pengrusakkan kendaraan bermotor oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, walaupun belum separah kota-kota besar di Jakarta namun perlu diwaspadai lebih dini akan tindak kriminalitas tersebut. Tak disangka, tapi itulah kenyataan yang muncul akibat kemacetan walaupun mungkin di suatu hari akan ada akibat lain yang akan muncul tapi uraian di atas telah cukup jelas dalam memaparkan akan efek-efek kemacetan pada lingkup suatu kota.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil survey dan analisis terhadap kemacetan yang terjadi di Kawasan Pusat Kota dan Kawasan Paal 2 terdapat beberapa hal yang menjadi penyebab kemacetan di dua kawasan ini, antara lain :

1. Kurangnya kesadaran dari pengguna jalan terhadap marka jalan yang telah disediakan.
2. Daya dukung berupa lahan parkir yang disediakan di kedua kawasan ini masih kurang, hal ini menyebabkan badan jalan dimanfaatkan juga sebagai tempat parkir.
3. Kurangnya aparat kepolisian yang menjaga di beberapa titik lokasi kemacetan.

SARAN

Pemerintah dalam hal ini sebagai ujung tombak penanggulangan kemacetan di kota Manado. Untuk itu sangat baik adanya bila dalam setiap persimpangan jalan ditempatkan pos lalu-lintas agar dapat mengawasi kegiatan

lalu-lintas sekitarnya yang ditangani baik dari pihak kepolisian dan dinas perhubungan kota Manado, di samping itu ada beberapa usaha yang dapat dilakukan oleh pemerintah setempat yaitu: (1) jalur transportasi/sirkulasi sebaiknya menyediakan elemen-elemen positif antara lain; (2) menyeleksi dan menata elemen fisik yang kurang baik; (3) mengatur ketinggian dan setback massa bangunan dan elemen-elemen yang berbatasan dengan jalur sirkulasi; (4) mengatur jalur parkir dan jalur hijau; (5) mengangkat potensi pemandangan alam yang dimiliki daerah tersebut; (6) jalur sirkulasi sebaiknya memberikan orientasi kepada pengemudi dan membuat lingkungan tersebut mudah dikenali, dengan cara: menyediakan penerangan jalan, dan pengaturan garis-garis marka jalan, dsb.

DAFTAR PUSTAKA

- Budihardjo Eko, *Kota Berkelanjutan*, PT Alumni Bandung, 2005
- Hamid Shirvani, *The Urban Design Process*, 1985
- Nurzaman Siti Sutriah, Ir, *Perencanaan Wilayah di Indonesia*, Penerbit ITB, 2002
- Soegijoko Budhy, *Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia Dalam Abad 21*, URDI dan Yayasan Sugijanto Soegijoko, 2005
- Yunus Hadi Sabari, *Struktur Tata Ruang Kota*, Pustaka Pelajar, 2006
- Zahnd Markus, *Perencanaan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*, Kanisius, 1999

ISSN 2085-7020