

EKSISTENSI JALAN LINGKUNGAN BAGI MASYARAKAT DI KORIDOR PENGHUBUNG JALAN SAM RATULANGI DAN PIERE TENDEAN

Calfin Daniel Pilok, DR.Eng. Pingkan P, Egam ST., MT, M.M Rengkung, ST., MSI
Fakultas Teknik, Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota
Universitas Sam Ratulangi Manado

Abstrak

Tingginya tingkat kepadatan penduduk tanpa diimbangi dengan penyebaran penduduk yang merata akan menyebabkan terjadinya ledakan penduduk di daerah-daerah tertentu, sehingga mempengaruhi kebutuhan sarana dan prasarana kota. Salah satu masalah tersebut yaitu kebutuhan akan jaringan jalan. Kondisi jalan lingkungan yang ada pada saat ini masih belum memadai dari kondisi eksisting dan juga aspek-aspek yang di pertimbangkan dalam persyaratan jalan lingkungan menjadi tujuan penelitian dalam penyusunan tugas akhir ini. Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif, dengan metode analisis deskriptif. Analisis ini untuk mengatur, mengurutkan atau mengelompokkan, memberi kode atau tanda dan mengkategorikannya sehingga memperoleh suatu temuan berdasarkan fokus atau masalah yang ingin di jawab. Hasil Penelitian ini menunjukkan kondisi eksisting dan aspek-aspek dalam persyaratan jalan lingkungan dari zona I sampai zona IV belum tertata dengan baik diantaranya: Kios/warung yang memakai badan jalan, dan kendaraan yang parkir liar di badan jalan, aktivitas masyarakat yang menggunakan jalan sebagai ruang komunal mereka.

Kata Kunci : Eksistensi, Jalan Lingkungan, Jalan Sam Ratulangi dan Piere Tendea

PENDAHULUAN

Perkembangan penduduk perkotaan atau wilayah Indonesia yang pesat sebagai akibat pertumbuhan penduduk maupun akibat urbanisasi telah memberikan indikasi adanya masalah perkotaan yang serius. Tingginya tingkat kepadatan penduduk tanpa diimbangi dengan penyebaran penduduk yang merata akan menyebabkan terjadinya ledakan penduduk di daerah-daerah tertentu, terutama pada daerah yang memiliki daya tarik yang cukup kuat, baik segi ekonomi, fasilitas sosial yang memadai, jaminan keamanan, kondisi geografis yang baik, maupun aspek sosial lainnya sehingga mempengaruhi kebutuhan sarana dan

prasarana kota, salah satunya yaitu kebutuhan akan jaringan jalan. Jalan lingkungan penghubung Sam Ratulangi dan Piere Tendea adalah salah satu solusi yang tepat untuk mengurai kemacetan yang terjadi di kedua kawasan tersebut. Namun, kondisi jalan lingkungan yang ada pada saat ini masih belum memadai seperti jalan yang terlalu sempit, lampu jalan yang tidak berfungsi dengan baik, alat pembatas kecepatan, kebersihan yang belum terjaga dan juga aktivitas masyarakat yang bermukim di jalan lingkungan, diantaranya tempat bermain bagi anak-anak, tempat mencuci pakaian dan kendaraan, dan tempat berjalan. Hal

inilah yang menjadi masalah bagi pengguna koridor jalan lingkungan

Berdasarkan masalah yang telah diuraikan diatas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul, “Eksistensi Jalan Lingkungan Bagi Masyarakat di koridor penghubung jalan Sam Ratulangi dan Piere Tendeau”

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijabarkan sebelumnya, maka rumusan masalahnya adalah :

1. Bagaimana eksisting jalan lingkungan di Sam Ratulangi dan Pierre Tendeau bagi masyarakat sekitar dan pengguna jalan?
2. Aspek-aspek apa saja yang harus di pertimbangkan untuk persyaratan jalan lingkungan bagi masyarakat ?

Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah yang sudah dijabarkan, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi eksisting jalan lingkungan yang menghubungkan Sam Ratulangi dan Pierre Tendeau bagi masyarakat sekitar dan pengguna jalan.
2. Mengetahui aspek-aspek yang di pertimbangkan di dalam persyaratan jalan lingkungan bagi masyarakat.

Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai eksistensi jalan lingkungan terhadap keamanan masyarakat di koridor penghubung jalan Sam Ratulangi dan Piere Tendeau mempunyai beberapa manfaat bagi beberapa pihak. Manfaat tersebut antara lain:

1.Manfaat bagi pemerintah

Menjadi pengembangan prasarana jalan lingkungan ke arah yang lebih baik,

2.Manfaat bagi masyarakat

Dapat digunakan bagi sebagai pengguna prasarana maupun yang tinggal di sekitar jalan lingkungan.

3.Manfaat bagi akademis

Dapat memberikan informasi yang lebih luas tentang masalah kondisi eksistensi jalan lingkungan serta keamanannya.

Batasan Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang terletak di wilayah kecamatan Wenang dan sebagian kecamatan Sario di tentukan lingkup penelitian dengan tidak mengikuti batas admistrasi kecamatan yang sebenarnya melainkan dilakukan batasan zonasi di dalam wilayah kecamatan Wenang dan kecamatan Sario. Dalam penelitian ini terdapat 9 jalan lingkungan yang berada di daerah penelitian, tapi hanya 4 jalan lingkungan yang menjadi titik penelitian didasarkan atas ciri-ciri,sifat-sifat atau karakteristik tertentu diantaranya Jln. Sam Ratulangi 18, 16, 13, 9.

KAJIAN TEORI

Tinjauan Tentang Jalan sebagai Ruang Publik

Menurut Burton, E dan Mitchell, L (2006). Jalan merupakan elemen pembentuk ruang kota dengan membentuk system jaringan (*linkage*). Jalan selain sebagai akses antar bangunan tetapi juga berfungsi sebagai ruang untuk bersosialisasi. Jalan yang berkontribusi terhadap masyarakat harus memiliki aspek sosial berkelanjutan, yaitu kohesi sosial dan inklusif sosial. Inklusif sosial merupakan lingkungan yang dapat digunakan oleh semua orang, sedangkan kohesi sosial me bentuk kualitas hidup yang baik untuk semua. Persyaratan jalan dalam kehidupan bermasyarakat, yaitu :

1. Familiarity (Keakraban)

Karakteristik menggambarkan sesuatu yang dekat dan erat. Karakteristik dari keakraban adalah jalan, ruang terbuka dan bangunan disekitar sudah lama didirikan, jika terdapat perubahan merupakan skala yang kecil dan jika terdapat pembangunan memasukkan unsur – unsur lokal (gaya, material dan warna), hirarki tipe jalan dan elemen arsitektural mudah dimengerti.

2. *Distinctiveness* (Kekhasan)

Kekhasan mencerminkan karakter lokal dari daerah tersebut, memiliki berbagai fungsi, bentuk, warna, material dalam membangun identitas/ karakter lingkungan, dan landmark serta keistimewaan lingkungan. Terdapat 5 tipe landmark yang mendukung kekhasan suatu tempat, yaitu bangunan bersejarah, bangunan perkantoran, struktur yang khas, tempat aktivitas yang menarik, dan tempat atau bangunan yang mempunyai identitas kekhasan lokal. Keistimewaan lingkungan terdapat dua kategori, yaitu menampilkan keindahan dan kepraktisan.

3. *Accessibility* (Aksesibilitas)

Aksesibilitas menggambarkan keterkaitan antara fasilitas lokal dan jasa. Jalan lokal saling berhubungan satu sama lain dengan fasilitas umum, memiliki lebar dan sebagian besar penggunaanya adalah pejalan kaki.

4. *Safety* (Aman)

Jalan yang memungkinkan orang untuk menggunakannya tanpa takut terdapat ancaman – ancaman. Bangunan – bangunan yang menghadap ke jalan, jalan yang cukup terang dan cukup luas dapat menjadi salah satu faktornya. Karakteristik jalan yang aman yaitu adanya pengawasan yang alami (memiliki tetangga yang saling bercampur, bangunan yang menghadap ke jalan), jalur pejalan kaki yang memiliki persimpangan dan material yang aman.

5. *Comfort* (Nyaman)

Jalan yang nyaman, ramah terhadap pejalan kaki, terdapat fasilitas untuk orang tua dan orang yang mengalami ketidakmampuan sementara atau permanen. Karakteristik jalan yang nyaman antara lain : jalan yang tidak terlalu panjang, adanya tempat pemberhentian, adanya ruang aktif seperti tempat makan dan taman bermain. Tempat duduk untuk umum yang baik berjarak 100 – 125m.

Pengertian Jalan

Menurut Undang-Undang Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Prasarana Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana lingkungan yang berupa suatu jaringan. Fungsi utama jaringan jalan adalah untuk mempermudah pergerakan manusia dan kendaraan. Jaringan jalan juga memiliki fungsi penting sebagai akses untuk penyelamatan dalam keadaan darurat. Jaringan jalan yang baik pada suatu kawasan harus memiliki pola yang hubungan jelas antara jalan utama dengan jalan kolektor atau jalan lokalnya. Agar jalan pada suatu kawasan dapat berfungsi dengan sempurna, maka dalam

perencanaannya perlu mengacu kepada sistem hierarki jalan. Sistem hierarki jalan mengklasifikasikan jalan berdasarkan kecepatan kendaraan, lebar badan jalan dan garis sempadan jalan. Dalam sistem hierarki jalan, jalan didisklasifikasikan ke dalam 6 jenis yaitu, jalan arteri primer, jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, jalan lokal primer, jalan lokal sekunder.

Tabel 1. Pengklasifikasian Jalan Berdasarkan Hierarki Jalan

Hierarki Jalan	Kecepatan Kendaraan	Lebar Badan Jalan	Garis Sempadan Jalan Terhadap Bangunan
Jalan arteri primer	≥ 60 km/jam	≥ 8 m	≥ 22 m
Jalan arteri sekunder	≥ 30 km/jam	≥ 8 m	≥ 20 m
Jalan kolektor primer	≥ 40 km/jam	≥ 7 m	≥ 17 m
Jalan kolektor sekunder	≥ 20 km/jam	≥ 7 m	≥ 7 m
Jalan lokal primer	≥ 20 km/jam	≥ 6 m	≥ 12 m
Jalan lokal sekunder	≥ 10 km/jam	≥ 5 m	≥ 4 m

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dipergunakan yaitu, wawancara, observasi dan dokumentasi. Metode ini dilakukan dengan cara mengambil subjek bukan didasarkan atas strata, random atau daeah tetapi didasarkan atas adanya tujuan tertentu (Arikunto,2010). Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif. Metode deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan aspek-aspek yang di pertimbangkan dalam persyaratan jalan lingkungan di jalan Sam Ratulangi 9, 13, 16, 18. Fenomena-fenomena yang di temukan dari data lapangan seperti, aksesibilitas, sirkulasi dan aspek-aspek yang di pertimbangkan dalam persyaratan

jalan lingkungan dianalisis dan digambarkan atau dibandingkan dengan standar-standar yang berlaku mengenai jalan lingkungan.

Variabel adalah objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian. Dalam variabel penelitian ini peneliti menggunakan teori jalan sebagai ruang publik menurut Burton, E dan Mitchell, L (2006) yang menjelaskan tentang persyaratan jalan dalam kehidupan bermasyarakat yaitu : Keakraban, Kekhasan, Aksesibilitas, Aman, Nyaman.

Aspek	Variabel	Indikator
Keakraban	Perubahan fungsi	Bagunan, jalan dan ruang terbuka
Kekhasan	Karakter Lingkungan	-Tempat berjualan -Letak jalan yang berada di pusat kegiatan barang dan jasa.
Aksesibilitas	Kelancaran dalam berjalan	Kondisi jalan mudah di lalui
Aman	Fasilitas Keamanan	-Lebar/luas jalan -Lampu jalan
Nyaman	Fasilitas kenyamanan	- Trotoar Pejalan Kaki - Pembatas Kecepatan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini akan diuraikan hasil dan pembahasan dari 4 zona yang menjadi titik penelitian mengenai kondisi eksisting jalan lingkungan yang ada di koridor penghubung jalan Sam Ratulangi dan Piere Tende dan aspek-aspek yang di pertimbangkan dalam persyaratan jalan bagi masyarakat diantaranya :keakraban, kekhasan, aksesibilitas, aman, dan nyaman.

Tabel 2. Kondisi Eksisting

Lokasi	Kondisi di kawasan lokasi penelitian				
	Jalan	Tempat parkir (Parkir Liar)	Warung/ PKL	Perumahan	Fasilitas jalan
Zona I	Sam Ratulangi 9 memiliki panjang jalan 187.22 m, dan lebar jalan 3.72 m dengan garis sempadan jalan terhadap bangunan rata-rata 0.48-0.97 m	Kondisi jalan yang sempit di tambah kendaraan yang parkir sembarang di badan jalan membuat akses sirkulasi menjadi terhambat. Rata-rata kendaraan yang parkir 8 mobil/hari.	Salah satu hambatan di lokasi ini yaitu Warung/PKL yang memakai badan jalan, akibatnya jalan menjadi sempit dan tak ada lagi ruang bagi pejalan kaki. PKL dalam zona ini berjumlah 4 PKL..	Kondisi perumahan/permukiman di daerah ini memiliki garis sempadan jalan terhadap bangunan dari yang terjauh sampai yang terdekat rata-rata berjarak 0.48 m-0.97 m	fasilitas jalan di zona I ini terdiri dari 7 lampu jalan. Ruang pejalan kaki dengan lebar 1.4cm.
Zona II	Sam Ratulangi 13 memiliki panjang jalan 194.73 m, dan lebar jalan 2.69 m dengan garis sempadan jalan terhadap bangunan rata-rata 0.42- 0.86 m	Kondisi jalan yang sempit di zona ini, di tambah lagi zona ini adalah akses jalan menuju RS Pancaran Kasih membuat pengunjung memarkir kendaraan mereka di badan jalan. Rata-rata kendaraan yang parkir 6 mobil/hari.	Pada zona ini, PKL sangat berpengaruh pada hambatan jalan karena di jalan ini merupakan jalan area RS Pancaran Kasih. PKL pada zona ini berjumlah 3 PKL.	Kondisi perumahan/permukiman di daerah ini memiliki garis sempadan jalan terhadap bangunan dari yang terjauh sampai yang terdekat rata-rata berjarak 0.42 m-0.86 m	fasilitas jalan di zona II ini terdiri dari 6 lampu jalan. Ruang pejalan kaki dengan lebar 59 cm.
Zona III	Sam Ratulangi 16 memiliki panjang jalan 228.34 m, dan lebar jalan 2.60 m dengan garis sempadan jalan terhadap bangunan rata-rata 0.40-0.75m	Zona III pada jalan sam ratulangi 16 adalah lokasi yang paling sedikit tingkat sirkulasinya. Rata-rata kendaraan parkir 3 mobil/hari.	Pada zona ini PKL berjumlah 3 buah. Walaupun zona ini paling sedikit dilewati pengguna jalan namun tetap saja membuat pengguna jalan yang melewati jalan tersebut merasa terganggu.	Kondisi perumahan/permukiman di daerah ini memiliki garis sempadan jalan terhadap bangunan dari yang terjauh sampai yang terdekat rata-rata berjarak 0.40 m-0.75 m	fasilitas jalan di zona III ini terdiri dari 5 lampu jalan. Ruang pejalan kaki dengan lebar 50 cm.
Zona IV	Sam Ratulangi 18 memiliki panjang jalan 294.87 m, dan lebar jalan 3 m dengan garis sempadan jalan terhadap bangunan rata-rata 0.42-0.8 m	Kondisi jalan di zona IV yang sempit membuat akses jalan di koridor penghubung ini menjadi terganggu. di tambah kendaraan yang parkir sekitar 5 mobil/hari.	Pada zona ini, PKL sangat berpengaruh pada kenyamanan dan keamanan pengguna jalan, kondisi jalan sempit di tambah ada 4 PKL di zona ini.	Kondisi perumahan/permukiman di daerah ini memiliki garis sempadan jalan terhadap bangunan dari yang terjauh sampai yang terdekat rata-rata berjarak 0.42 m-0.8 m	fasilitas jalan di zona IV ini terdiri dari 8 lampu jalan. Ruang pejalan kaki dengan lebar 58 cm.

Sirkulasi

Tabel 3. Tabulasi volume pejalan kaki

Zona	Hari	Waktu	Volume Terbanyak
I	Minggu	17.00 – 19.00	279 orang
II	Senin	17.00 – 19.00	154 orang
III	Minggu	17.00 – 19.00	51 orang
IV	Jumat	12.00 – 14.00	105 orang

Tabel 4. Tabulasi volume kendaraan mobil/motor

Zona	Hari	Waktu	Volume Terbanyak
I	Sabtu	17.00 – 19.00	387 orang
II	Sabtu	17.00 – 19.00	178 orang
III	Sabtu	17.00 – 19.00	57 orang
IV	Sabtu	17.00 – 19.00	102 orang

Keakraban

Keakraban			
Zonal(Kampung Kakas)	Zona II (Pancaran Kasih)	Zona III (Kapal sandar)	Zona IV(Penca)
Di jalan Sam Ratulangi 9 (Kampung kakas) terdapat 4 rumah´warga yang berubah fungsi bangunan di antaranya menjadi tempat warung makan dan tempat kost-kosan.	Di jalan Sam Ratulangi 13 (Lorong RS. Pancaran Kasih) adalah tempat yang tidak ada perubahan fungsi bangunan baik warung makan/kios maupun tempat kost. Hanya berupa warung-waorong yang berdiri sendiri dengan memakai daerah badan jalan.	Di jalan Sam Ratulangi 16(Kapal sandar) terdapat 4 rumah´warga yang berubah fungsi bangunan di antaranya menjadi tempat warung makan dan kost-kosan. Ini dikarenakan tempat yang begitu strategis yang berada di pusat perdagangan dan jasa	Di jalan Sam Ratulangi 18(Penca) terdapat 4 rumah´warga yang berubah fungsi bangunan menjadi warung makan dan kios, dan tak sedikit juga rumah-rumah warga yang berubah menjadi tempat kost karena daerah ini berada di pusat kota dan juga memiliki tempat beribadah.

Sumber : Hasil Analisis, 2016

Kekhasan

Jika melihat deretan bangunan di sepanjang koridor penghubung jalan Sam Ratulangi dan Pierre Tendean memiliki struktur yang khas dengan identitas lokal yang kuat. Ini di karenakan jalan lingkungan di koridor penghubung berada tepat di pusat kegiatan barang dan jasa di kota Manado. Dalam hal ini juga jalan lingkungan di Sam Ratulangi 9,13,16 dan 18 sangatlah tidak mendukung dalam tingkat kenyamanan dan keamanan, karena aktivitas masyarakat sekitar yang sering menggunakan badan jalan sepihak seperti berjualan di badan jalan yang membuat jalan ini menjadi ciri khas dan identitas lokal tersendiri pada jalan lingkungan tersebut.

Kondisi Aksesibilitas

Aksesibilitas yaitu derajat kemudahan yang dicapai oleh orang terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Berikut hasil perhitungan luas hambatan disetiap zona :

Luas hambatan pada koridor penghubung jalan lingkungan Sam Rarulangi 9, 13, 16, 18			
Zona I 187,22 m	Ukuran panjang dan lebar	Total hambata n	Luas hambata n
PKL	3,15 m x 2,30 m	4 buah	28,98 m ²
Mobil	4,12 m x 1,63 m	6 Buah	40,29 m ²
Zona II 194,73 m			
PKL	3,15 m x 2,30 m	4 Buah	28,98 m ²
Mobil	4,12 m x 1,63 m	6 Buah	40,29 m ²
Zona III 228,34 m			

PKL	3,15 m x 2,30 m	3 Buah	21,73 m ²
Mobil	4,12 m x 1,63 m	3 Buah	20,14 m ²
Zona IV 294, 87m			
PKL	3,15 m x 2,30 m	4 Buah	28,98 m ²
Mobil	4,12 m x 1,63 m	5 Buah	33, 57 m ²

Sumber : Hasil Analisis, 2016

Keamanan

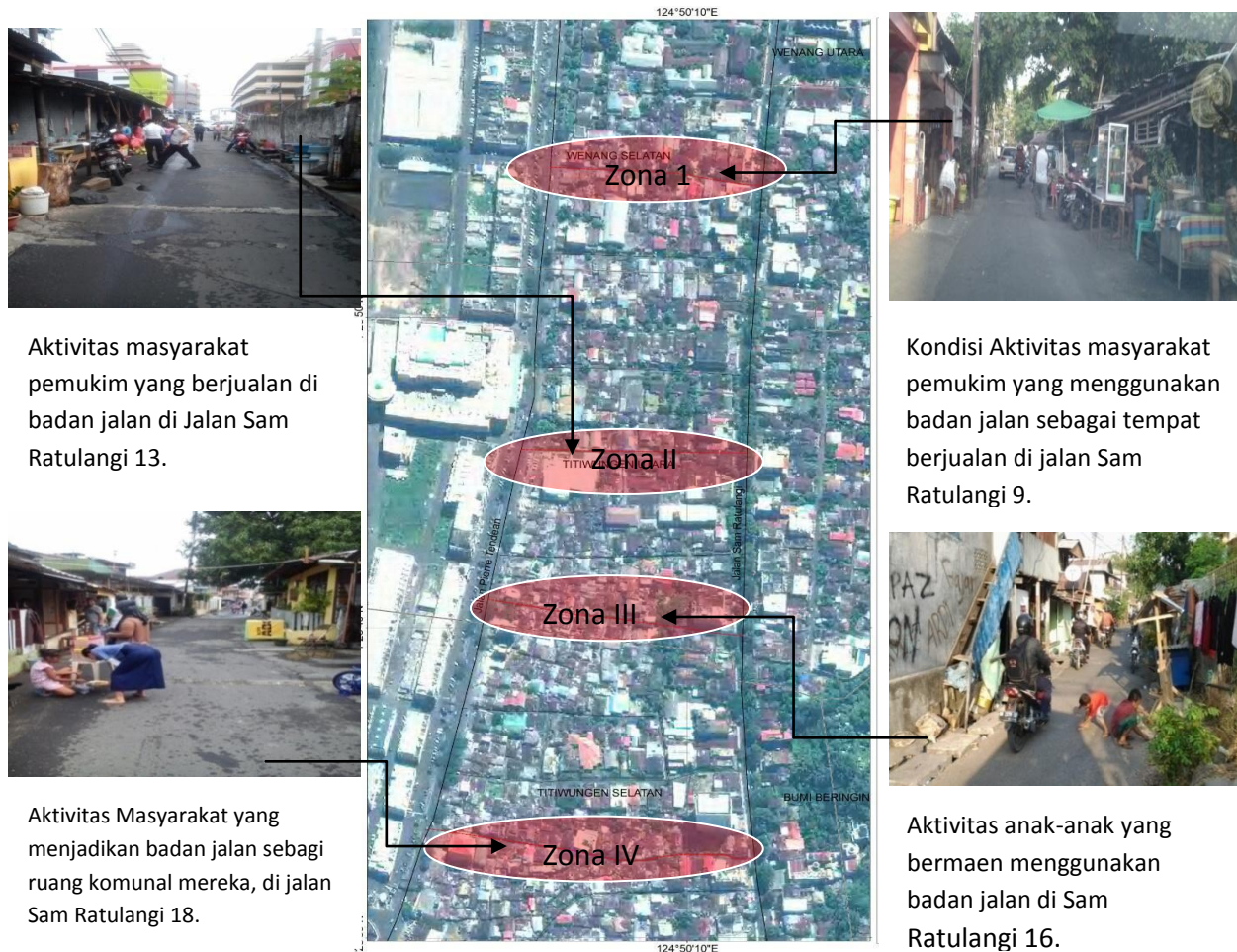
Kondisi di jalan lingkungan Sam Ratulangi 9, 13, 16, 18 telah dilengkapi lampu penerangan lampu penerangan ini memiliki jarak sekitar 50 meter antara satu dengan yang lain, ada yang menggunakan solar cell dengan memanfaatkan panas matahari sebagai sumber energi untuk menyalakan lampu dan ada juga lampu penerangan yang hanya tersambung dengan tiang listrik. lampu yang sudah tidak menyala. Terdapat 26 buah lampu jalan/penerang, dan 5 lampu jalan yang sudah tidak berfungsi di jalan Sam Ratulangi 18,16,13,9.

Kenyamanan

Trotoar atau ruang bagi pejalan kaki adalah jalur pejalan kaki yang terletak didaerah manfaat jalan, diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan jalan. Fungsi utama trotoar adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan juga meningkatkan kelancaran bagi kendaraan. Trotoar juga berfungsi memperlancar lalu lintas jalan raya karena tidak terganggu atau terpengaruh oleh pejalan kaki. Seiring berjalannya waktu, fakta menunjukkan bahwa kondisi trotoar sekarang sudah tidak sesuai lagi dengan definisinya.

Alat pembatas kecepatan atau yang sering kita sebut polisi tidur adalah salah satu masalah penyebab ketidaknyamanan para pengguna jalan melewati jalan tersebut. Ini dikarenakan pemasangan alat pembatas jalan yang berlebihan dan juga tak sesuai dengan kondisi jalan. Kendaraan yang melewati jalan ini akan hati-hati adalah tujuan utamanya atau dampak positifnya. Sedangkan dampak negatifnya adalah apabila polisi tidur ini dibuat sedemikian rupa seperti terlalu vertikal, atau terlalu besar dan kasar maka akan membuat kendaraan yang melewatinya akan susah, jalan jadi cepat rusak dan di jalan yang mobilitasnya tinggi menimbulkan kemacetan atau antrian alat pembatas jalan ini ada berbagai macam bentuk ada yang

berupa semen dan ada juga berupa kayu yang di pasang secara sepihak oleh masyarakat sekitar. Berikut adalah analisis aspek kenyamanan dari alat pembatas kecepatan dari kampung kakas, RS, Pancaran Kasih, kapal sandar, dan penca. Kenyamanan psikologis (sosial) adalah salah satu masalah yang menjadi unsur paling penting penelitian di jalan lingkungan ini. Berbagai kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat sekitar seperti tempat berjualan, tempat bermain bagi anak-anak, dan jalan sebagai ruang komunal. Ini semua dilakukan di badan jalan tanpa mengetahui status dan fungsi jalan tersebut.



Aktivitas masyarakat pemukim yang berjualan di badan jalan di Jalan Sam Ratulangi 13.

Kondisi Aktivitas masyarakat pemukim yang menggunakan badan jalan sebagai tempat berjualan di jalan Sam Ratulangi 9.

Aktivitas Masyarakat yang menjadikan badan jalan sebagai ruang komunal mereka, di jalan Sam Ratulangi 18.

Aktivitas anak-anak yang bermain menggunakan badan jalan di Sam Ratulangi 16.

Gambar Kondisi Aktivitas Pemukim

Status jalan Piere tendean dan Sam ratulangi yang merupakan jalan primer membuat kawasan ini sangat strategis dan banyak dikunjungi banyak orang. Di sepanjang jalan ini terdapat banyak aktivitas dan kegiatan seperti perdagangan, bisnis dan jasa, hiburan dan lain sebagainya, sehingga di kawasan ini sering terjadi kemacetan yang sulit di tangani.

Jalan lingkungan penghubung Sam Ratulangi dan Piere Tendea adalah salah satu solusi yang tepat untuk mengurai kemacetan yang terjadi di kedua kawasan tersebut, akan tetapi sarana dan prasana yang ada pada saat ini masih jauh dari layak seperti jalan yang terlalu sempit, lampu jalan yang tidak berfungsi dan juga aktivitas masyarakat yang bermukim di jalan lingkungan, diantaranya tempat bermain bagi anak-anak dan tempat berjualan. Hal inilah yang menjadi masalah bagi pengguna koridor jalan lingkungan selain fasilitas yang kurang baik aktivitas masyarakat pemukim juga menjadi salah satu faktor hambatan bagi pengguna jalan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan tujuan dan hasil penelitian yang dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa kondisi eksisting jalan lingkungan koridor penghubung Sam Ratulangi dan Pierre Tendea dari zona I sampai zona IV tidak tertatah dengan baik, diantaranya :

- a. Kios/warung yang memakai badan jalan, dan kendaraan yang parkir liar di badan jalan.
- b. Aktivitas masyarakat yang menggunakan jalan sebagai ruang komunal mereka.

Sebagian besar jalan lingkungan di zona I sampai zona IV sudah memiliki badan jalan, bahu jalan, selokan/got, dan trotoar jalan. Sedangkan dari kepadatan arus sirkulasi pada koridor penghubung jalan Sam Ratulangi dan Pierre Tendea di temukan volume terbanyak pejalan kaki terjadi pada hari minggu pukul 17.00-19.00 dengan volume 297 Orang pada zona I jalan Sam Ratulangi 9, sedangkan volume kendaraan terbanyak terjadi pada hari sabtu pukul 17.00-19.00 dengan jumlah 317 kendaraan pada zona I.

2. Berdasarkan hasil analisis terdapat 5 aspek dalam persyaratan jalan, bagi masyarakat diantaranya :

a. Keakraban, di zona I sampai IV banyak rumah warga yang berubah fungsi menjadi tempat makan/ warung dan juga tempat kost. Ini menjadi kebutuhan bagi para pendatang terutama kebutuhan akan tempat tinggal, ditambah lagi lokasi penelitian ini berada tepat di pusat kota tempat perdagangan dan jasa.

b. Kekhasaan, karakter lingkungan di zona I sampai IV yaitu, aktivitas pedagang yang berjualan yang sudah menjadi cirri khas pada jalan tersebut, bangunan-bangunan yang terlalu rapat dengan jalan menjadi unsur lokal dalam lingkungan ini.

c. Aksesibilitas, Hambatan yang mengurangi rasa nyaman dan aman dalam hal ini aksesibilitas yaitu pedagang kaki lima yang berjualan di badan jalan, tiang dan kabel-kabel yang bergantung di atas jalan.

d. Nyaman, aspek kenyamanan terbagi 2 bagian kenyamanan fisik dan psikologis (sosial) : Fisik, kondisi kebersihan dan fasilitas tempat sampah dari 4 zona telah di analisis hanya di zona II yang disediakan tempat sampah, sedangkan zona I,III, dan IV tidak memiliki tempat sampah

hanya berupa tong/kardus yang di jadikan tempat sampah. Dari sisi ruang pejalan kaki (trotoar) masih belum adanya fasilitas pendukung bagi hak pejalan kaki, dari ke 4 zona tak ada satupun yang menyediakan ruang bagi pejalan kaki. Sedangkan dari tempat pemberentian hanya di zona III yang menyediakan tempat tersebut. Kondisi pembatas kecepatan di semua zona telah tersedia, namun di zona III dan IV telah melewati batas jumlah pembatas kecepatan tersebut.dengan jumlah 9- 12 buah. Sedangkan di Zona I tidak memiliki pembatas kecepatan dan di zona II hanya berjumlah 5 buah. Sosial, kondisi aktivitas masyarakat pemukim yang menjadikan jalan sebagai ruang komunal mereka, tempat berjualan, tempat bermain.

e. Aman, Fasilitas jalan lingkungan terkait dengan keamanan selain kondisi jalan dan lebar jalan, lampu penerang pun menjadi faktor penting,berdasarkan hasil analisis lampu penerang di 4 zona berjumlah 26 buah, sedangkan lebar jalan rata-rata 2.5 m- 4 m untuk semua zona.

Saran

1. Bagi Pemerintah

Penelitian ini dapat menjadi salah satu pertimbangan dalam penentuan kebijakan pembangunan dan pengembangan prasarana jalan lingkungan ke arah yang lebih baik.

2. Bagi Masyarakat

Penelitian ini dapat digunakan sebagai pengguna prasarana maupun yang tinggal disekitar jalan lingkungan agar dapat melakukan aktifitasnya lebih lancar, saling menghargai sesama pengguna jalan dan masyarakat sekitar.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus S Sadana. 2012. Perencanaan Kawasan Permukiman. Penerbit Graha Ilmu.
- Arikunto. Suharsimi. 2010. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Yogyakarta. Penerbit Rineka Cipta.
- Atika permatasari. 2013 Anailisis karakteristik lalu lintas di permukiman padat kecamatan sukadji. Bandung. Penerbit Universitas Pendidikan Indonesia.
- Burton, E., & Mitchell, L. (2006). *Inclusive Urban Design Streets For Life*. Oxford: Architectural.
- Dhanoe iswanto. 2003. Mengkaji fungsi keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki di jalur pedestrian jalan ngesrep timur V. Semarang.
- Hester, R. T. 1984. *Planning Neighborhood Space with People*. USA: Van Nostrand Reinhold Company.
- Kostof, Spiro Konstantine, 1991. *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*.
- Malik, Andy. 2012. Perencanaan Infrastruktur Perkotaan dan Wilayah Manado. Penerbit PT. Waja Utama
- Mirsa, Rinald. 2011, Elemen Tata Ruang Kota, Yogyakarta, Penerbit Graha Ilmu..
- Republik Indonesia. 2004. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. Jakarta.
- Moughtin, Cliff. 1992, *Street and Square*, Oxford, Architectural.
- Sihono. 2003 Peran Serta Masyarakat Dalam Pengelolaan Prasarana Pasca Peremajaan Lingkungan Permukiman. Surakarta.

Steven Richard Kamurahan. 2014. Studi Persepsi Masyarakat Terhadap Estetika Desain Fasade Bangunan Dengan Pendekatan Teori Subyektif Studi Kasus Di Koridor *Boulevard On Business (Bob)* Jalan Piere Tendean Manado.

Sugiyono. 2013. *Statistika untuk penelitian*. Bandung : Alfabeta.