

# PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP TAPAK KAWASAN PEMUKIMAN NELAYAN STUDI KASUS (KORIDOR JALAN BOULEVARD DUA KELURAHAN SINDULANG SATU MANADO)

*Disusun Oleh :*

**Beldie A. Tombeg<sup>1</sup>**

**Prof Sangkertadi<sup>2</sup>**

**Moody Rondonuwu<sup>3</sup>**

Mahasiswa Program Studi S2 Arsitektur, Pasca Sarjana  
Universitas Sam Ratulangi (UNSRAT)  
INDONESIA

[btombeg@yahoo.com](mailto:btombeg@yahoo.com)<sup>1</sup>

[t\\_sangkertadi@yahoo.com](mailto:t_sangkertadi@yahoo.com)<sup>2</sup>

## ABSTRAK

Trend pertumbuhan penduduk saat ini dan perkembangan kegiatan usaha di suatu kota pada gilirannya akan menuntut kebutuhan ruang dan permintaan penyediaan sarana maupun prasarana kota, ini merupakan konsekuensi logis dari bertambahnya jumlah penduduk yang diikuti dengan peningkatan jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat, sehingga diperlukan adanya penambahan serta pelebaran ruas jalan. Sementara itu dalam dimensi yang lebih luas, jaringan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan wilayah baik dalam skala nasional, skala regional, maupun skala lokal kabupaten/kota sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. Karena dengan terbangunnya jaringan jalan maka ini akan lebih cepat mendorong pertumbuhan ekonomi yang signifikan dalam satu daerah maupun antar daerah lainnya.

Berdasarkan hasil analisis pengaruh pembangunan jalan pada tata tapak kawasan pemukiman nelayan koridor jalan Boulevard Dua Kelurahan Sindulang Satu, dapat diambil kesimpulan bahwa pembangunan jalan Boulevard Dua ini memberikan pengaruh yang signifikan terhadap tata tapak kawasan pemukiman nelayan di Kelurahan Sindulang Satu khususnya pada koridor jalan Boulevard Dua.

Kata Kunci : *Terminal Penumpang, Bandar Udara dan Akustik Arsitektur.*

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Permasalahan

Kemajuan dan perkembangan yang terjadi saat ini baik lokal maupun global tidak bisa lagi dipungkiri telah memberikan kontribusi maupun pengaruh pada perkembangan dan pemenuhan kebutuhan yang ada di negara ini termasuk di dalamnya pemenuhan terhadap prasarana maupun sarana perkotaan. Harus pula diakui bahwa, Semakin berkembangnya suatu kota maka pembangunan sarana dan prasarana perkotaan semakin banyak dan terus meningkat, berbagai upaya telah dilakukan

pemerintah untuk mengimbangi perkembangan ini baik secara fisik maupun non fisik. Menurut Sujarto (1995), bahwa perkembangan suatu kota pada hakekatnya disebabkan oleh variabel determinan yaitu : variable pertama karena adanya pertumbuhan penduduk baik secara alamiah maupun migrasi. Sedangkan yang Kedua karena adanya perubahan dan perkembangan kegiatan usahanya yang disebabkan oleh terjadinya perubahan pola sosial ekonomi penduduk sebagai masyarakat kota.

Trend pertumbuhan penduduk saat ini dan perkembangan kegiatan usaha di suatu kota pada gilirannya akan menuntut

kebutuhan ruang dan permintaan penyediaan sarana maupun prasarana kota, ini merupakan konsekuensi logis dari bertambahnya jumlah penduduk yang diikuti dengan peningkatan jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat, sehingga diperlukan adanya penambahan serta pelebaran ruas jalan. Sementara itu dalam dimensi yang lebih luas, jaringan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan wilayah baik dalam skala nasional, skala regional, maupun skala lokal kabupaten/kota sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. Karena dengan terbangunnya jaringan jalan maka ini akan lebih cepat mendorong pertumbuhan ekonomi yang signifikan dalam satu daerah maupun antar daerah lainnya. Semakin cepat perkembangan kota dan semakin banyaknya pertumbuhan pusat-pusat bisnis yang baru maka akan sangat diperlukan adanya jalan-jalan lingkaran kota (ring road) sebagai penghubung. Jalan lingkaran ini digunakan untuk membuka ataupun memperbaiki aksesibilitas daerah-daerah terpencil dengan daerah luar, memperlancar mobilitas penduduk barang, jasa dan informasi serta mengurangi beban kota utama akan lalu lintas kota. Dengan semakin tingginya aksesibilitas maka akan makin banyak pusat-pusat kegiatan baru serta Leap-frog development akan berkembang dengan pesat (Yunus, 2000).

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. Perencanaan Tapak

#### 1. Pengertian

Tapak dapat diartikan sebagai yaitu 'Site' berasal dari kata *site plan* (rencana tapak). Tapak merupakan sebidang lahan atau sepetak tanah dengan batas-batas yang jelas, berikut kondisi permukaan dan ciri-ciri istimewa yang dimiliki oleh lahan tersebut. Sebuah tapak tidak pernah tidak berdaya tetapi merupakan sekumpulan jaringan yang sangat aktif yang terus berkembang yang jalin menjalin dalam perhubungan-perhubungan (Anonim 2014).

Snyder dan Catanese (1984) menyatakan bahwa perencanaan tapak (*site planning*) adalah seni menata lingkungan buatan manusia dan lingkungan alam guna menunjang kegiatan-kegiatan manusia.

Perencanaan tapak lebih berproporsi pada lokasi objek bangunan yang meliputi hal-hal berikut ini (Anonim 2014) :

#### a. Lokasi Sekitar Objek Bangunan Yang Akan Menempati Tapak

Lokasi menunjukkan letak tapak terhadap lingkungan yang lebih besar. Akses menunjukkan jalan-jalan menuju ke tapak. Lokasi merupakan hal yang paling utama diidentifikasi. Bangunan yang akan dirancang harus selaras dengan lokasi yang akan ditetapkan. Lokasi memegang peranan penting dalam terpenuhinya beberapa syarat pembuatan bangunan hunian yang memuaskan.

#### b. Sirkulasi & Pencapaian

Sirkulasi mencakup sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki. Dalam menganalisis sirkulasi hal yang penting diperhatikan adalah sirkulasi kendaraan di sekeliling tapak, baik itu lalu lintas kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Kendaraan umum sebagai sumber datangnya pejalan kaki dan arus lalu lintas kendaraan pribadi akan menentukan letak pencapaian (jalan masuk / entrance) ke dalam tapak baik bagi pejalan kaki maupun bagi kendaraan pribadi. Dalam menentukan letak jalan masuk, juga perlu diperhatikan kemudahan pencapaian, baik secara fisik maupun secara visual. Yang dimaksud dengan kemudahan fisik adalah kemudahan orang mengaksesnya, mencakup jarak capaian pejalan kaki dari halte kendaraan umum, keamanan pejalan kaki misalnya hindarkan crossing dengan kendaraan, atau diberi rambu-rambu yang jelas. Sedangkan kemudahan secara visual adalah mudah dikenali, terlihat jelas dan bersifat mengundang (baik bagi pejalan kaki maupun kendaraan pribadi).

#### c. Orientasi Arah Angin

Orientasi arah angin, seorang perancang dituntut untuk melakukan pengkajian lebih mendalam sehingga biasanya dalam hal ini arsitek tidak bekerja sendiri akan tetapi meminta jasa pada disiplin ilmu lain seperti misalnya ahli klimatologi dan lain-lain. Salah satu hal yang dilakukan terkait orientasi arah angin antara lain sebagai berikut:

- 1) Menggunakan ventilasi dengan sistem cross ventilation agar udara dapat mengalir.
- 2) Menggunakan ventilasi dan insulasi atap (menggunakan aluminium foil berlapis *glass wool*).
- 3) Plafon dibuat tinggi agar memungkinkan udara bergerak

bebas pada ruang kosong dan mengalami pendinginan.

- 4) Menggunakan pengudaraan buatan berupa *exhauster* yang memakai sedikit energi untuk mengalirkan udara dari luar ke dalam. Biasanya, sistem pengudaraan yang dipakai dalam suatu bangunan dibagi menjadi dua yaitu pengudaraan alami dan buatan.

#### d. Orientasi Matahari

Orientasi matahari mempengaruhi suhu dalam bangunan. Pada daerah-daerah tropis seperti Indonesia, panas matahari kurang disukai. Oleh karena itu orientasi matahari pada tapak mempengaruhi letak dan bentuk bangunan. Mengingat radiasi matahari yang tinggi di Indonesia, maka daerah-daerah di bawah bayangan bangunan menjadi daerah yang nyaman. Untuk menurunkan suhu dalam bangunan maka ruang-ruang penting diusahakan menghindari hadapan timur-barat secara langsung, karena orientasi matahari di Indonesia adalah Timur-Barat. Arah Timur Barat dapat diberi buffer ruang-ruang service, dimana tidak dihuni manusia secara terus menerus, seperti tangga, toilet, pantry, gudang dan lain sebagainya. Penggunaan Pepohonan sebagai buffer panas matahari membutuhkan kejelian pemilihan jenis pohon pengaturan perletakkannya pada tapak.

#### e. Tautan Lingkungan

Lingkungan sekeliling tapak juga berpengaruh pada perletakan bangunan. Tapak yang terletak di sudut jalan akan sangat berbeda responsnya dengan tapak yang hanya satu sisinya menghadap jalan. Bangunan yang terletak di sudut jalan harus memberikan perlakuan khusus pada ‘sudut’ sebagai penghargaan terhadap ‘sudut’ tersebut. Bangunan-bangunan di sekitar tapak juga mempengaruhi bentuk, tinggi bangunan, oleh karena itu tautan lingkungan harus menjadi perhatian dalam analisa tapak.

#### f. Kontur

Kontur menantang arsitek untuk membuat bangunan yang menyesuaikan dengan kondisi tanah. Perbaikan kontur dan tanah harus dilakukan sesedikit mungkin. Perataan tanah besar-besaran sebaiknya dihindari. Justru kondisi tanah yang berkontur memberikan tantangan bagi arsitek untuk menghasilkan rancangan yang tidak sama dengan rancangan di atas lahan yang konturnya rata. Analisis tentang kontur juga menentukan letak utilitas pada lahan. Kontur menjadi penentu jenis perentangan bangunan serta sirkulasi dalam lokasi tapak. Pada site yang berkontur perlu penyesuaian-penyesuaian sehingga kemiringan/ slope memenuhi kriteria dan persyaratan untuk difungsikan.



Gambar 5. Kontur menjadi penentu jenis perentangan Bangunan serta sirkulasi dalam lokasi tapak

No.	Slope	Penggunaan
1.	< 1% terlalu datar	Aliran secara umum tidak bagus, tidak direkomendasikan untuk eksterior dengan fungsi tertentu kecuali untuk wetland preserve atau ruang terbuka lain yang memungkinkan adanya genangan air (ruang terbuka pasif)
2.	1-5% datar	Kemiringan yang ideal untuk ruang terbuka aktif dan bangunan massif lain seperti bangunan, parker, lapangan GOR. Halaman dan lapangan rumput bisa dibuat dengan kemiringan 1%, perkerasan dan trotoar dibuat dengan kemiringan 2%.
3.	5-10% landai	Kemiringan yang masih ideal untuk fungsi ruang terbuka aktif dan penempatan bangunan massif, tetapi perlu pertimbangan perletakan terhadap arah kemiringan. Masih ideal juga untuk drainase meski perlu dikontrol agar tidak terjadi erosi
4.	10-15% agak curam	Kemiringan agak curam untuk fungsi ruang terbuka aktif dan bangunan massif. Grading/ kemiringan perlu dipertahankan untuk menghindari erosi. Struktur massif (bangunan, jalan dll) secara umum dibuat paralel terhadap kontur untuk meminimalkan cut and fill.
5.	15% curam	Kondisi kemiringan yang curam tidak ideal untuk hampir semua penggunaan dan fungsi. Perlu dana dan pengelolaan lingkungan yang tidak mudah dan murah.

Sumber : Pedoman Planning Site No. 534/KPTS/M/2005

Gambar 6. Jenis Slope Dan Penggunaan Dalam Perencanaan Tapak

g. KDB (Koefisien Dasar Bangunan)

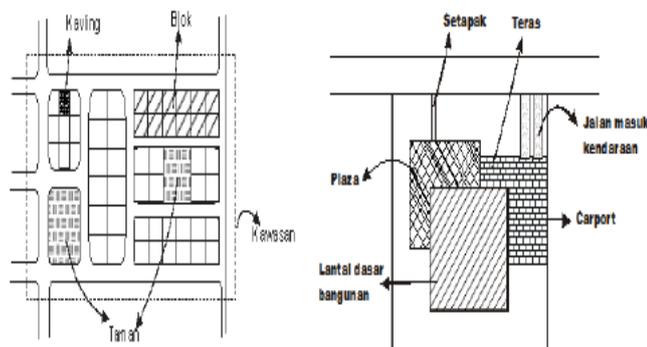
KDB atau Koefisien Dasar Bangunan adalah angka (dalam bentuk persentase) yang digunakan untuk menghitung luas lantai dasar bangunan maksimum yang diizinkan didirikan di atas lahan dimaksud. Tujuan dari ditentukannya KDB ini adalah untuk menjaga daerah resapan air. Pada wilayah-wilayah yang telah ditetapkan sebagai wilayah resapan air biasanya KDB nya rendah.

Cara menghitung luas lantai dasar maksimum yang diizinkan adalah sebagai berikut : Misalnya ditentukan; KDB : 20%,

Luas Lahan : 5000 m<sup>2</sup>, maka luas lantai dasar maksimum yang diizinkan adalah: 20% x 5000 m<sup>2</sup> = 1000 m<sup>2</sup>.

KDB atau besaran tutupan lahan mengandung komponen - komponen:

- Lantai dasar gedung
- Akses dari jalan menuju
- gedung (jalan dalam kavling)
- Perkerasan lainnya seperti plaza, tempat parkir (carport), teras, setapak, pelataran dan sebagainya.



Gambar 7. Ilustrasi Koefesin Dasar Bangunan (Tutupan Lahan)

h. KLB (Koefisien Lantai Bangunan)

KLB atau Koefisien Lantai Bangunan adalah angka yang digunakan untuk menghitung Luas Maksimum Lantai Bangunan yang diizinkan pada lahan dimaksud. Tujuan dari ditetapkannya KLB ini adalah untuk mengendalikan kepadatan (density) pada sebuah area tapak yang akan direncanakan.

Cara menghitung luas maksimum lantai bangunan yang diizinkan adalah :

$$KLB = \frac{\text{Luas lantai total pada suatu tapak}}{\text{Luas Lahan Tapak}}$$

misalnya sebagai berikut: KLB : 2, Luas Lahan : 5000 m<sup>2</sup>, maka luas maksimum lantai bangunan yang diizinkan adalah: 2 x 5000 m<sup>2</sup> = 10.000 m<sup>2</sup>.

i. GSB (Garis Sempadan Bangunan)

GSB atau Garis Sempadan Bangunan adalah Batas dinding (kolom) terluar bangunan yang diizinkan. Tujuan dari ditetapkannya GSB adalah untuk menjaga dan mengendalikan wajah kota. GSB biasanya ditentukan setengah lebar jalan yang berada pada lahan yang dimaksud. Misalnya sebuah lahan berada ditepi jalan selebar 10 m, maka dinding terluar bangunan yang menghadap jalan tersebut maksimum berjarak 5 m dari batas lahan dengan jalan (dari Pagar). Tujuan dari penyediaan garis sempadan bangunan muka bangunan yaitu:

- 1) Supaya hunian/rumah tinggal memiliki pekarangan di depan rumah yang cukup untuk penghijauan, pengudaraan alami dan menambah daerah resapan air hujan serta mempercantik rumah.
- 2) Untuk keamanan rumah dan sebagai tempat bermain anak-anak supaya terhindar dari resiko kecelakaan selain itu juga memperlancar lalu lintas.
- 3) Mengurangi pengaruh suara bising dari kendaraan bermotor yang lalu lalang di depan rumah, dan memungkinkan dibuat teritis atap yang cukup lebar sebagai pelindung bangunan dari panas matahari dan tempas air hujan.

j. View (Kenampakan Bangunan)

Untuk penampilan atau view suatu bangunan harus mampu menampilkan karakter dari sebuah karya arsitektur. Perancangan bangunan selalu dimulai dengan analisis view (kenampakan), kemudian menetapkan solusi-solusi dari hasil analisis tersebut. Maka karya arsitektur merupakan respons terhadap kebutuhan pengguna dan respons terhadap kondisi tapak. Sebuah bangunan dapat dibuat lebih menarik dan tidak monoton dengan kreativitas yang tepat guna, pengaturan pencapaian bangunan, serta pengaturan pemandangan dan vista. Selain itu, sebagai bagian dari ruang eksterior, sistem material bangunan juga seharusnya dirancang dengan prinsip-prinsip estetika. Misalnya warna, keseimbangan, bentuk, garis, tekstur, irama, bergabung untuk membentuk keindahan pada view bangunan yang dirancang.

k. Kebisingan

Faktor kebisingan merupakan salah satu faktor yang harus diperhatikan dalam perancangan, karena dapat mempengaruhi peletakan massa bangunan dan zoning pada tapak. Adapun beberapa arahan perencanaan yang biasanya dilakukan oleh para arsitek untuk meminimalisir masalah kebisingan dalam lokasi tapak yakni sebagai berikut:

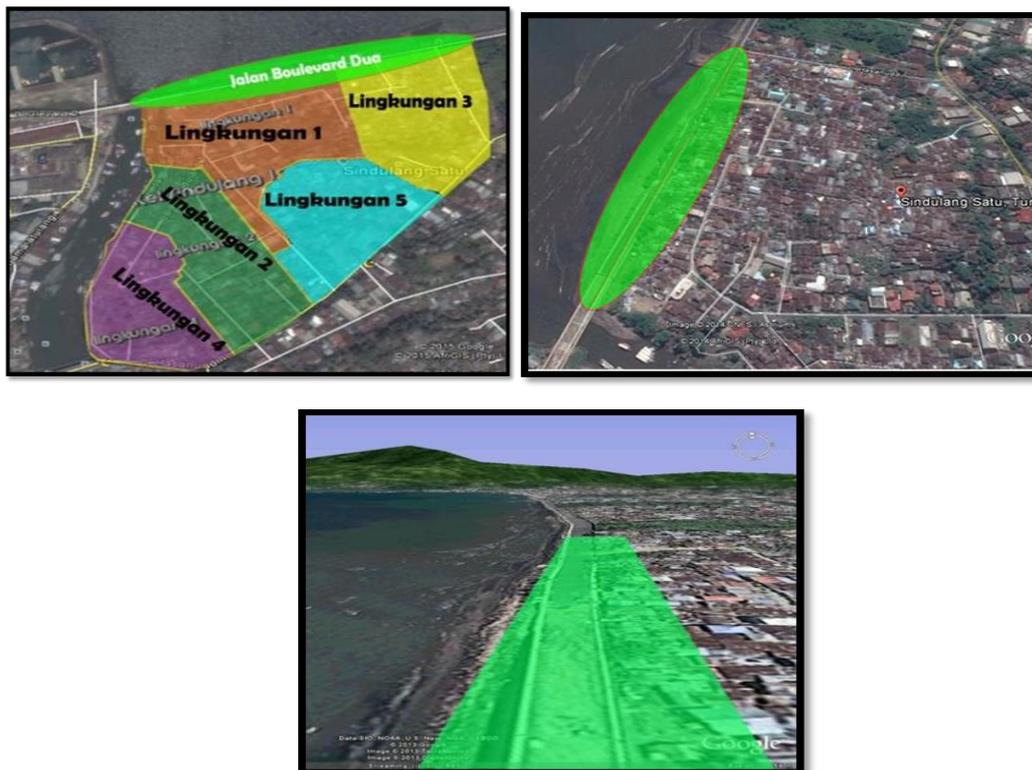
- 1) Meletakkan vegetasi di sekitar tapak yang langsung berhubungan dengan sumber bising diharapkan dapat menfilter suara bising dari jalan raya.
- 2) Memberikan bidang-bidang massif pada bagian yang menghadap sumber bising, supaya bising yang masuk area privat dapat diminimalkan.
- 3) Menggunakan ruang-ruang penyangga pada daerah sumber bising seperti ruang public atau service yang tidak memerlukan ketenangan. Hal paling utama yang dilakukan untuk menyelesaikan dengan mudah masalah kebisingan yakni dengan membuat zoning kebisingan. Pada tapak dapat diidentifikasi zona-zona yang bising maupun yang tenang. Pengaruh kebisingan adalah akibat aktifitas yang terjadi di sekeliling tapak. Kebisingan akibat ramainya lalu lintas pada jalan didepan tapak mempengaruhi kebisingan zona tapak yang terletak di tepi jalan tersebut. Zona yang semakin jauh

letaknya dari sumber kebisingan maka berangsur-angsur menjadi zona sedang kebisingannya dan akhirnya menjadi zona tenang. Zona-zona ini dibutuhkan untuk mengidentifikasi dimana harus diletakkan ruang-ruang yang bersifat public, semi public (semi private) maupun private. Begitu pula untuk ruang-ruang yang membutuhkan ketenangan sebaiknya diletakkan pada zona tenang pada tapak. Untuk mengurangi kebisingan pada tapak dapat diberikan buffer berupa bangunan atau ruang-ruang yang boleh bising ataupun ruang-ruang yang menimbulkan kebisingan.

Kadang-kadang dapat digunakan pohon sebagai buffer, tetapi pohon kurang efektif untuk bangunan bertingkat, apalagi jika pohon lebih rendah dari bangunan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN Deliniasi Lokasi Penelitian.

Lokasi penelitian pada objek di batasi hanya pada sepanjang koridor jalan Boulevard Dua Kelurahan Sindulang Satu yang melintasi wilayah lingkungan Satu dan Lingkungan Tiga, dengan panjang kurang lebih 400 meter, seperti yang tampak pada gambar 13 di bawah ini :



Gambar 13. Gambar Deliniasi Lokasi Penelitian Kelurahan Di Sindulang Satu

### **Kebiasaan Aktifitas Interaksi Sosial**

#### **Aktifitas Nelayan**

Sebelum di banggunya jalur jalan Boulevard Dua ini maka aktivitas nelayan sebelum dan sesudah melaut di laksanakan di tepi pantai / sempadan pantai, seperti mempersiapkan perahu dan jaring, menurunkan hasil laut, bercengkerama di

daseng, membuat jala/jaring ikan, bahkan sebagian kelompok warga membuat arisan di area tepi pantai pada hari minggu/libur lainnya. Namun setelah di banggunya jalur jalan yang melintasi sempadan pantai, maka tempat beraktivitas nelayan di area tepi / sempadan pantai menurun drastis. Pada tabel di bawah ini dapat di lihat perbandingan tambatan perahu nelayan sebelum dan setelah pembangunan jalan.

bel 37. Lokasi Nelayan Menambatkan Perahu Sebelum Pembangunan Jalan

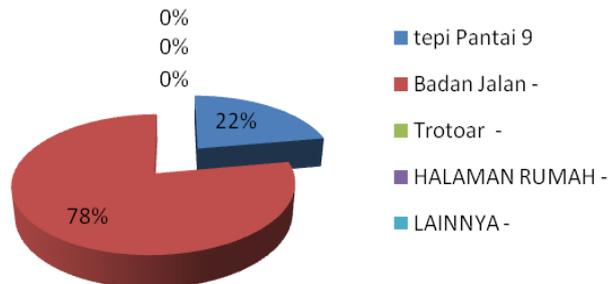
No	Tempat Menambatkan Perahu	Jumlah	Prosentase
1	Tepi Pantai	9	22.22%
2	Badan Jalan	-	77.78%
3	Trotoar	-	0.00%
4	Halaman Rumah	-	0.00%
5	Lainnya	-	0.00%
		9	100.00%

**Tabel 38.** Lokasi Nelayan Menambatkan Perahu setelah Pembangunan Jalan

o	Tempat Menambatkan Perahu	Jumlah	Prosentase
1	Tepi Pantai	-	-
2	Badan Jalan	1	11%
3	Trotoar	7	77.78%
4	Halaman Rumah	1	11%
5	Lainnya	-	-
		9	100.00%

Pada tabel 38 diatas terlihat bahwa sebelum pembangunan jalan, seluruh

nelayan atau 100 % responden menyatakan menambatkan perahunya di tepi pantai.



Gambar . 31 Diagram Lokasi Nelayan Menambatkan Perahu Sesudah Adanya Pembangunan Jalan Boulevard Dua

Sedangkan pada tabel 38 terlihat perbedaan yang signifikan di mana, Setelah adanya pembangunan jalan maka sekitar 77 % nelayan menambatkan perahunya di trotoar dan sisanya sebanyak 22 % di halaman rumah dan badan jalan.

## 2. Aktifitas Penduduk Kawasan Pemukiman

Sebelum di banggunya jalur jalan Boulevard Dua ini maka aktivitas sosial sebagian besar masyarakat berlangsung di tepi pantai (sempadan pantai), seperti olah

raga, bercengkerama di daseng, membuat jala/jaring ikan, bahkan sebagian kelompok warga membuat arisan di area tepi pantai setiap hari minggu siang sampai sore. Namun setelah di banggunya jalur jalan yang melintasi tepi pantai tempat aktivitas warga maka kegiatan atau aktivitas interaksi sosial masyarakat di sempadan pantai menurun drastis, bahkan dapat di katakan ada beberapa aktifitas yang hilang sama sekali. Saat ini warga lebih banyak berinteraksi di rumah, badan jalan dan

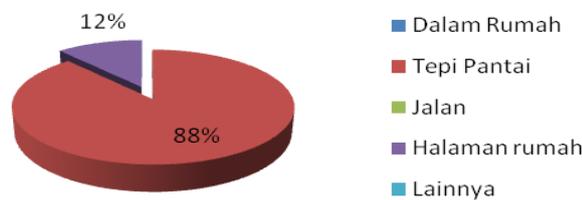
membuat daseng di pinggiran trotoar, bahkan kebanyakan aktifitas anak-anak, remaja dan pemuda untuk berolahraga di sore hari di lakukan di badan jalan, hal ini dapat terjadi karena jalur jalan ini belum di fungsikan, akan lain halnya jika jalur jalan

sudah di fungsikan untuk transportasi kendaraan.

Untuk mengetahui pengaruh pembangunan jalan terhadap perubahan aktivitas interaksi sosial penduduk dapat dilihat pada perbandingan tabel 4.a dan tabel 4.b di bawah ini.

Tabel 39. Aktifitas Interaksi Sosial Penduduk Sebelum Pembangunan Jalan

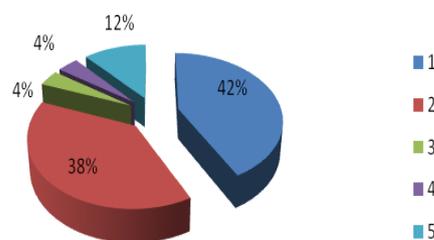
No	Tempat	Jumlah	Prosentase
1	Dalam Rumah		0
2	Tepi Pantai	23	88.46%
3	Jalan		0.00%
4	Halaman Rumah	3	11.54%
5	Lainnya		0
		26	100.00%



GAMBAR. 32 Diagram Aktifitas Interaksi Sosial Penduduk Sebelum Pembangunan Jalan

Tabel 40. Aktifitas Interaksi Sosial Penduduk Sebelum Pembangunan Jalan

No	Tempat	Jumlah	Prosentase
1	Dalam Rumah	11	42.31%
2	Tepi Pantai	10	38.46%
3	Jalan	1	3.85%
4	Halaman Rumah	1	3.85%
5	lainnya	3	11.54%
		26	100.00%



Gambar. 33 Diagram Aktifitas Interaksi Sosial Penduduk Setelah Pembangunan Jalan

Dari perbandingan tabel 39 dan tabel 40 di atas terlihat, bahwa sebelum pembangunan jalan sebagian besar responden yakni sebanyak 88,46 % beraktifitas sosial di tepi pantai (sempadan pantai) dan sebanyak 3 responden atau sebesar 11,54 % menjawab beraktifitas sosial di halaman rumah. Namun setelah adanya pembangunan jalur jalan Boulevard

Dua yang secara otomatis mempersempit area sempadan pantai, maka sebagian besar responden menjawab beraktifitas di dalam rumah sebanyak 11 responden atau sebesar 42.% kemudian sebanyak 10 responden atau sebesar 38.46 % beraktifitas sosial di tepi pantai sedangkan 1 responden atau sebesar 3 % mengatakan menggunakan jalan dan lain-lain sebagai tempat beraktifitas sosial.



Gambar 34. Interaksi Masyarakat di tepi pantai



Gambar 35 Interaksi Masyarakat setelah pembangunan Jalan kebanyakan di lakukan di Trotoar

Ini menandakan bahwa dengan menyempitnya atau bahkan dapat di katakan menghilangnya sebagian besar area atau lahan pantai sebagai tempat berinteraksi sosial, maka sangat mempengaruhi aktifitas masyarakat setempat yang akhirnya lebih banyak berdiam diri di rumah sehingga semakin jarang berinteraksi sosial dengan kelompok warga lainnya, dan bukan tidak mungkin ini juga menjadi salah satu faktor pemicu tawuran antar warga yang sering terjadi di kawasan objek penelitian dalam kurun waktu setahun terakhir ini. Bahkan tawuran ini sering melibatkan sesama warga dalam satu kawasan pemukiman yang hanya di batasi oleh dinding rumah, menurut pendapat peneliti ini akibat berkurangnya kegiatan kebersamaan dalam aktifitas dan

interaksi sosial masyarakat setempat seperti olah raga, membersihkan jaring nelayan, bercengkerama dan membangun arisan antar warga. Namun hal ini di perlukan lagi eksplorasi yang lebih mendalam oleh semua pihak yang berkompeten.

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis pengaruh pembangunan jalan pada tata tapak kawasan pemukiman nelayan koridor jalan Boulevard Dua Kelurahan Sindulang Satu, dapat diambil kesimpulan bahwa pembangunan jalan Boulevard Dua ini memberikan pengaruh yang signifikan terhadap tata tapak

kawasan pemukiman nelayan di Kelurahan Sindulang Satu khususnya pada koridor jalan Boulevard Dua.

## B. Saran

Dari hasil pembahasan dan analisis maka dapat di sarankan sebagai berikut:

1. Menyarankan kepada Pemerintah Kota Manado, Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara melalui pihak yang berkompeten serta pihak terkait lainnya dimana, pembangunan ruas jalan Boulevard Dua ini memberikan pengaruh yang positif terhadap penataan fisik hunian/rumah penduduk pada kawasan penelitian, maka sebaiknya pelaksanaan pembangunan jalan yang melewati daerah pesisir/pemukiman nelayan di tindak lanjuti dengan program penataan perumahan maupun pemukiman masyarakat setempat beserta fasilitas penunjang lainnya antara lain dengan menyiapkan area khusus tambatan perahu, area khusus atau ruang terbuka untuk aktifitas / interaksi sosial masyarakat. Hal ini di maksudkan agar pembangunan dapat berlangsung secara berkesinambungan dan terintegrasi dengan baik sehingga program ini dapat di rasakan pengaruhnya oleh seluruh lapisan masyarakat yang berada daerah pesisir pantai terutama yang berada di kawasan pesisir pantai kota Manado
2. Menyarankan kepada pemerintah maupun stake holder yang terkait seperti : LSM, Kelompok pemberdayaan masyarakat pesisir, lembaga keagamaan dan kelompok masyarakat untuk memaksimalkan sosialisasi dan tindakan yang nyata berupa, pendidikan/pelatihan tentang manajemen persampahan dalam hubungannya dengan kesehatan masyarakat dan lingkungan hidup.
3. Dari pengalaman penelitian yang telah dilakukan dan mengingat belum sempurnanya penelitian ini, maka di sarankan kepada peneliti-peneliti selanjutnya yang tertarik terhadap tema pengaruh pembangunan jalan terhadap tata tapak kawasan pemukiman

penduduk Kelurahan Sindulang Satu dan disekitarnya untuk mengangkat tema mengenai :

- a. Pengaruh Pembangunan Jalan Boulevard Dua Terhadap Perekonomian Masyarakat Nelayan di Kelurahan Sindulang Satu.
- b. Penataan Pola Pemukiman Penduduk Sindulang Satu Pasca Pembangunan Jalan Boulevard Dua
- c. Pengaruh Pembangunan Jalan Boulevard Dua Terhadap Pemukiman Penduduk Daerah Bantaran Sungai Tondano di Kelurahan Sindulang Satu.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonimous,1999. Keputusan Menteri Departemen Pekerjaan Umum Nomor 43 Tahun 1999 Tentang Petunjuk Teknis Pembangunan Perumahan Nelayan.
- Anonimous, 2009. Undang-Undang No. 32 Tahun 2009. tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- Anonimous, 1994. Keputusan Pemerintah No. 14 Menteri Lingkungan Hidup Tahun 1994, tentang Penetapan Dampak Penting.
- Anonimous, 2002. Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 217 Tahun 2002 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Perumahan dan Permukiman.
- Anonimous, 2002. Peraturan Daerah Provinsi Sulut No 1 tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Dan Wilayah Provinsi Sulawesi Utara Tahun 2014 – 2034.
- Anonimous, 2002. Undang-Undang No. 1 Tahun 2011. tentang Perumahan dan Permukiman.
- Anggiat Pardede, dkk. 2005. Pengaruh Perluasan Jalan Terhadap Pendapatan Pedagang Tradisional Pasar Melati Medan. Jurnal

- Arsitektur “ATRIUM” Universitas Sumatera Utara Medan. Vol. 02 No. 03, Desember 2005: 1–11
- Biang, Feri. 2008. Dampak Jalan Metro Tanjung Bunga Terhadap Komunitas Nelayan di Kota Makassar. Tesis. Program Pascasarjana, Universitas Diponegoro, Semarang
- Ching, Franciss D.K. 1991, *Arsitektur : Bentuk, Ruang Dan Susunannya*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Gina A.Rahmah, 2012. *Kondisi Jaringan Akibat Pembangunan Perumahan Skala Kecil, Studi Kasus Jalan Palakali, Tanah Baru, Depok*. Skripsi. Fakultas Teknik, Program Studi arsitektur, UI, Depok.
- Hagul P. 1985. *Pembangunan Desa dan Lembaga Swadaya Masyarakat*. Bumi Aksara, Jakarta
- Hamzah F.Rachman. 2010. *Kajian Pola Spasial Pertumbuhan Kawasan Perumahan Dan Permukiman Di Kecamatan Limboto Kabupaten Gorontalo*. Tesis. Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Haryo, W. 2012. *Teori-Ekistics-Dan-penataan-ruang-di-Indonesia*. Diakses dari <http://www.scribd.com/doc/52834657/info>.
- I Kadek P, Sugiharta. 2014. *Dampak Pembangunan Jalan Arteri Primer Tohpati- Kusamba Terhadap Penggunaan Lahan Di Desa Gunaksa Kecamatan Dawan Kabupaten Klungkung*. Tesis Program Pascasarjana. Universitas Udayana Denpasar.
- Iwan Setiawan Basri, 2009. *Jurnal “MEKTEK” tahun XI NO.2 MEI 2009*. Perencanaan Lingkungan Permukiman Nelayan Kampung Lere Kota Palu
- Jayadinata, 1999. *Pencanaan Kota Indonesia, Teori, Konsep, dan Perencanaan Kota Serta Permasalahan Kota Kota di Indonesia*. di akses dari : <http://perencanaankota.blogspot.com/2013/10/html>
- Kodoatie, Robert, J. 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. PustakaPelajar, Yogyakarta
- Lubis, Rusdian. 1997. *Amdal Regional Untuk Pembangunan Wilayah. Manusia dan Lingkungan*. Jurnal Pusat Lingkungan Hidup Universitas Gadjah Mada No. 11 Th. IV 1997
- Lumain J.H. 2003. *Dampak Reklamasi Pantai terhadap Perubahan Sosial Ekonomi dan Sosial Budaya Penduduk di Kota Manado*. Tesis Pascasarjana Unhas, Makassar
- Masyhuri., Zainuddin. 2008. *Metodologi Penelitian*. Erlangga. Jakarta
- Permana, 2010. *Integrasi Pengembangan Wisata Pantai dan Permukiman Nelayan di Pesisir Barat Kabupaten Bengkulu Selatan dalam Rangka Konservasi Alam*. Tesis. Master Theses, Pemukiman Kota dan Lingkungan S2, ITS, Surabaya.
- Reksohadiprodjo, dkk, 1997. *Ekonomi Perkotaan*. BPFE, Yogyakarta.
- Rizka Adiyani Mulyo, 2008. *Tesis, Pengaruh Fungsi Bangunan Dan Activity Support Terhadap Pertumbuhan Koridor (Studi Kasus: Jl. Letjend. Suprpto Kota Semarang)*, Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro. Semarang
- Sandy,I,Made. 1982. *Jakarta : Direktorat Tata Guna Tanah, Direktorat Jenderal Agraria, Departemen Dalam Negeri..*
- Siswono Yudohusodo, 1991. *Rumah Untuk seluruh Rakyat*. Unit Percetakan Bharakerta, INKOPPOL.

- Sudharto, P. Hadi. 2000. Manusia dan lingkungan. Penerbit, Universitas Diponegoro Semarang
- Sugiyono. 2009. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D. Bandung: Alfabeta.
- Sujarto, J. 1995. Penelaahan dan Analisis Perencanaan Kota dan Kota Baru (Makalah), Bahan Mata Kuliah Jurusan Teknik Planologi ITB Bandung,
- Shirvani, H, 1985. Urban Design Process. Penerbit Vannostrand Reinhold Company, New York
- Supriharyono. 2000. Pelestarian dan Pengelolaan Sumber Daya Alam di Wilayah Pesisir Tropis. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Tjahja. S, 2000. Konsep Pembangunan yang Melakukan Pendekatan Kemanusiaan. Gajah Mada Press, Yogyakarta
- Tony, L, Karim. 2010. Pengaruh Penataan Bantaran Sungai Baubau Terhadap Pola Hunian Masyarakat Di Kelurahan Tomba Dan Batarguru Kota Baubau. Tesis. Program Studi Magister Teknik Arsitektur Program Pascasarjana Universitas Diponegoro, Semarang.
- Wagiu, Max. 2010. Dampak Program Reklamasi Bagi Ekonomi Rumah Tangga Nelayan di Kota Manado. Skripsi. Program Studi Agro Bisnis Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan. Universitas Sam Ratulangi, Manado.
- Yanuar, B, Adji, 2008. Pengaruh Ruas Jalan Arteri Soekarno – Hatta Terhadap Fisik Kawasan di Sekitarnya. Tesis. Program Studi Magister Teknik Arsitektur Program Pascasarjana Universitas Diponegoro, Semarang.
- Yuli S.S. 1996. Perubahan Lingkungan Tantangan Bagi Manusia. Gajah Mada Press, Yogyakarta.
- Yunus, H.S. 2000. Struktur Tata Ruang Kota. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.