

## Konsep Penataan Sistem Sirkulasi Pasar Sentral Makassar Berdasarkan Tingkat Vitalitas

St. Tierfryna Fahlisyah<sup>1)\*</sup>, Ria Wikantari<sup>2)</sup>, Riekje Hehanusa Pangkerego<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup>Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

<sup>2)</sup>Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

<sup>3)</sup>Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

### ABSTRACT

*The development around the shopping center area occurred quite rapidly and caused a fairly large pull which was marked by the number of trips to the shopping center. This of course raises problems in the shopping center area, especially the problem of circulation. This study aims to assess the level of vitality, identify the condition of the circulation system and develop the concept of structuring the direction of the Makassar Central Market circulation system. The data used were sourced from direct observation, interviews, and literature studies. The analytical method used is quantitative and qualitative descriptive analysis. Based on the results of the analysis conducted, the level of vitality of the Central Market is very high, which of course directly affects the condition of the Central Market circulation system. Traffic jams often occur in this area due to poor traffic management. Conflicts occur between private vehicles and public transportation, vehicles with pedestrians, vehicles with street vendors, and conflicts between the flow of goods and the flow of visitors. The concept of structuring the circulation system in the Central Market area refers to the concept of Travel Demand Management (TDM), where the main strategy is to reduce the use of motorized vehicles, increase the mode of walking and cycling as well as increase the use of high occupancy vehicles.*

**Keywords:** Structuring, Circulation System, Vitality Level, Central Market, City of Makassar

### ABSTRAK

Perkembangan di sekitar wilayah pusat perbelanjaan terjadi cukup pesat dan menimbulkan tarikan yang cukup besar yang ditandai dengan banyaknya perjalanan menuju pusat perbelanjaan. Hal tersebut tentu saja menimbulkan permasalahan di kawasan pusat perbelanjaan, khususnya permasalahan sirkulasi. Penelitian ini bertujuan untuk menilai tingkat vitalitas, mengidentifikasi kondisi sistem sirkulasi dan menyusun konsep arahan penataan sistem sirkulasi Pasar Sentral Makassar. Data yang digunakan bersumber dari observasi langsung, wawancara, dan studi literatur. Metode analisis yang digunakan yaitu, analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, tingkat vitalitas Pasar Sentral termasuk kategori sangat tinggi, yang tentu saja berpengaruh langsung terhadap kondisi sistem sirkulasi Pasar Sentral. Di kawasan ini sering terjadi kemacetan akibat kurang baiknya manajemen lalu lintas. Konflik terjadi antara kendaraan pribadi dengan angkutan umum, kendaraan dengan pejalan kaki, kendaraan dengan kios pedagang kaki lima, dan konflik antara arus barang dan arus pengunjung. Konsep penataan sistem sirkulasi di kawasan Pasar Sentral mengacu pada konsep *Travel Demand Management* (TDM), dimana strategi utamanya adalah mengurangi penggunaan kendaraan bermotor, meningkatkan moda berjalan kaki dan bersepeda serta meningkatkan penggunaan kendaraan berpenumpang banyak (*high occupancy vehicles*).

**Kata kunci:** Penataan, Sistem Sirkulasi, Tingkat Vitalitas, Pasar Sentral, Kota Makassar

### PENDAHULUAN

Tingkat pertumbuhan penduduk di daerah perkotaan yang begitu besar menyebabkan semakin meningkatnya tuntutan akan transportasi. Kondisi ini juga disebabkan karenameningkatnya pergerakan yang dilakukan oleh penduduk perkotaan. Jika diamati secara cermat, perkembangan di sekitar wilayah pusat

perbelanjaan terjadi cukup pesat dan menimbulkan tarikan (*trip attraction*) yang besar, ditandai dengan banyaknya perjalanan menuju pusat perbelanjaan. Adanya kebiasaan berbelanja pada pusat-pusat perbelanjaan sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu penarik pergerakan (aksesibilitas, fungsi tata ruang, manajemen operasional, moda angkutan, dan fasilitas) dan

\*Corresponding author.

Jalan Poros Malino km. 6 Bontomarannu, Gowa  
Sulawesi Selatan, Indonesia, 92711

pendorong pergerakan (jenis pekerjaan dan pendapatan). Hal ini berdampak pada jumlah pengunjung yang menuju ke pusat perbelanjaan akan semakin bertambah.

Kota Makassar merupakan salah satu kota besar yang memiliki pertumbuhan penduduk yang cukup pesat. Pertumbuhan penduduk tersebut memacu pembangunan di berbagai kawasan kota khususnya di kawasan Pusat Kota. Berdasarkan RTRW Kota Makassar tahun 2005-2015, kawasan pusat kota direncanakan sebagai pusat bisnis dan perdagangan. Pasar Sentral adalah salah satu pusat perbelanjaan di kawasan pusat kota yang cukup populer di Kota Makassar. Pasar Sentral dikategorikan sebagai pasar pusat kota (Bahrum, 2004) karena terletak di pusat Kota Makassar (Kecamatan Wajo) dan jangkauan pelayanannya yang cukup luas yaitu sekitar 6km<sup>2</sup>. Namun berdasarkan hasil pengamatan awal, jangkauan pelayanan Pasar Sentral sudah mencakup daerah luar Kota Makassar itu sendiri seperti masyarakat dari kabupaten yang berbatasan langsung dengan Kota Makassar.

Perkembangan perekonomian Kota Makassar yang semakin maju dan penataan wajah kota yang saat ini sedang digiatkan, tidak seiring dengan wajah kawasan Pasar Sentral yang tampak kurang tertata dengan baik. Aktivitas perdagangan tidak hanya terjadi di dalam lingkungan Pasar Sentral saja tetapi juga merambat ke luar lingkungan pasar, seperti pedagang kaki lima yang membuka lapak di jalan-jalan sekitarnya. Kondisi ini diperparah dengan perilaku pengendara angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang di tengah jalan dan angkutan umum lainnya seperti becak yang parkir di pinggir jalan sambil menunggu penumpang. Hal ini tentu saja mengakibatkan kemacetan, khususnya pada jam-jam sibuk.

Permasalahan utama di Pasar Sentral adalah permasalahan yang menyangkut sirkulasi, kendaraan bermotor, maupun pejalan kaki dan kendaraan tak bermotor, penataan ruang khususnya ruang untuk parkir dan pedagang kaki lima. Kondisi sistem sirkulasi di Pasar Sentral seharusnya dapat mengatasi kondisi vitalitas Pasar Sentral saat ini. Karena semakin tinggi vitalitas suatu kawasan perdagangan, maka permintaan akan kenyamanan semakin tinggi pula.

Berdasarkan uraian di atas maka dianggap perlu untuk menyusun suatu konsep penataan sistem sirkulasi Pasar Sentral yang didasarkan pada tingkat vitalitasnya saat ini. Adapun pertanyaan penelitian ini yaitu: 1) seberapa tinggi vitalitas Pasar Sentral saat ini? 2) bagaimana kondisi sistem sirkulasi Pasar Sentral Makassar? dan 3) bagaimana konsep penataan sistem sirkulasi Pasar Sentral yang dapat mendukung tingkat vitalitas pasar itu sendiri?

## TINJAUAN PUSTAKA

Kata revitalisasi berasal dari kata "re" dan "vitalitas", dimana "re" dapat diartikan kembali, sedangkan "vitalitas" berasal dari kata *vita* yang artinya hidup. Vitalitas diartikan sebagai daya hidup, daya tahan atau kemampuan untuk bertahan (Kamus Bahasa Indonesia). Menurut Abramson (Susiyanti, 2003:49), vitalitas terlihat dari kualitas kehidupan di sepanjang jalan.

Kawasan perdagangan merupakan kawasan yang sangat dinamis, mengingat penggerak kawasan tersebut adalah komunitas manusia yang aktivitasnya selalu berubah. Menurut Kevin Lynch dalam tulisannya *designing and managing the strip*, batas ambang maksimum untuk kegiatan perdagangan adalah sepuluh tahun (Susiyanti, 2003:52).

Untuk menilai vitalitas suatu kawasan perdagangan dilihat dari aspek kegiatan yang ada di dalam kawasan, dibutuhkan beberapa kriteria penilaian (Susiyanti, 2003:70) antara lain: 1) tingginya jumlah pengunjung yang datang ke kawasan yang dinilai dari tingkat penggunaan jalur pejalan dan jumlah kendaraan yang parkir di kawasan perdagangan; 2) tingginya isian kawasan, banyaknya toko-toko yang tidak aktif di kawasan perdagangan; 3) tingginya kondisi penjualan, guna mengetahui kemampuan kawasan dalam kontribusinya bagi perekonomian kawasan, proses penilaian ini dapat menggunakan variabel omzet perdagangan atau pajak/retribusi atau bisa juga digunakan kedua-duanya; dan 4) lamanya kegiatan berlangsung, ditunjukkan oleh lamanya toko dan kios beroperasi di dalam kawasan.

Kriteria penilaian vitalitas sebuah pasar yang akan menjadi acuan dalam melakukan penelitian ini dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Kriteria penilaian vitalitas pasar

Variabel	Indikator	Skala Penilaian	Kategori
Tingginya jumlah pengunjung	Kepadatan pengunjung (org/menit/meter)	< 4 org/menit/meter	Sangat rendah
		5-11 org/menit/meter	Rendah
		12-19 org/menit/meter	Sedang
		20-28org/menit/meter	Tinggi
		> 28 org/menit/meter	Sangat tinggi
Tingginya jumlah pengunjung	Jumlah kendaraan yang parkir	< 20% dari kapasitas lahan parkir	Sangat rendah
		21-35% dari kapasitas lahan parkir	Rendah
		36-55% dari kapasitas lahan parkir	Sedang
		56-75% dari kapasitas lahan parkir	Tinggi
		> 75% dari kapasitas lahan parkir	Sangat tinggi
Tingkat isian tinggi	Banyaknya toko yang aktif dan tidak aktif	< 20% dari kapasitas kios yang tersedia	Sangat rendah
		21-35% dari kapasitas kios yang tersedia	Rendah
		36-55% dari kapasitas kios yang tersedia	Sedang
		56-75% dari kapasitas kios yang tersedia	Tinggi
		> 75% dari kapasitas kios yang tersedia	Sangat tinggi
Waktu kegiatan berlangsung	Lamanya toko beroperasi	< 2 jam/ hari	Sangat rendah
		2-4 jam/ hari	Rendah
		5-7 jam/hari	Sedang
		8-10 jam/hari	Tinggi
		>10 jam /hari	Sangat tinggi
Kondisi penjualan	Jasa pengelolaan	< 20% dari tahun sebelumnya	Sangat rendah
		21-35% dari tahun sebelumnya	Rendah
		36-55% dari tahun sebelumnya	Sedang
		56-75% dari tahun sebelumnya	Tinggi
		> 75% dari tahun sebelumnya	Sangat tinggi

Sumber: (Garvin 1996; Bromley and Thomas, 1993; Fruin, 1979; Barnet, 1982; Abramson 1981) dalam Susiyanti, 2003 dengan penyesuaian

Menurut Susiyanti (2003:55), Penilaian vitalitas tergantung pada tinggi rendahnya tingkat atau kondisi penurunan yang didasarkan pada tolak ukur masing-masing indikator yang sudah ditetapkan. Tahap penilaian yang dilakukan yaitu, menentukan ukuran vitalitas rendah atau tinggi untuk tiap kriteria dan variabel berdasarkan kondisi vitalitas yang ada dan menetapkan lingkungan pasar vital atau tidak berdasarkan nilai modus yang dihasilkan. Jika nilai modus rendah maka pasar dapat dikatakan tidak vital dan sebaliknya jika dinilai modus tinggi maka pasar dapat dikatakan vital.

Ukuran vitalitas rendah atau tinggi berdasarkan kondisi vitalitas yang ada yaitu, kategori rendah dengan pertimbangan bahwa kondisi tersebut dengan jelas mencerminkan terjadinya penurunan yang absolut (nyata dan sangat tinggi) dan mencerminkan kondisi yang sangat kritis untuk diperbaiki atau hampir tidak mungkin diperbaiki. Kategori tinggi menandakan kurang signifikan

untuk mencerminkan terjadinya gejala penurunan dan dianggap kurang berpotensi untuk menimbulkan penurunan lebih lanjut, artinya kondisi tersebut relatif masih dapat diperbaiki.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan survei lapangan. Penelitian ini menggunakan skala pengukuran yang didukung dengan rekaman visual dan spasial serta pengamatan lapangan dalam menjawab permasalahannya.

Lokasi penelitian berada di Pasar Sentral Makassar yang terletak di Kecamatan Wajo. Waktu penelitian ini dilakukan selama tiga bulan yaitu mulai dari bulan Juli hingga September tahun 2008. Dengan perincian penelitian lapangan dilakukan selama satu bulan yaitu pada bulan Juli kemudian dilanjutkan pada analisis selama dua bulan yaitu bulan Agustus dan September. Adapun peta lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 1. Peta lokasi penelitian

Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2008

Teknik pengumpulan data yang dilakukan yaitu, observasi, wawancara, studi literatur, dan data-data instansi terkait seperti PD. Pasar Makassar Raya, Dinas Pendapatan Daerah, Dinas Perhubungan Kota Makassar serta Badan Pusat Statistik Kota Makassar. Data-data hasil survei seperti data volume lalu lintas kendaraan, data volume pejalan kaki dan penyeberang jalan, data kondisi prasarana jalan dan jalur pejalan kaki, serta data jumlah kendaraan yang parkir.

Pengambilan data seperti volume lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki, dilakukan dengan cara mengambil sampel perhitungan melalui teknik *cluster* waktu perhitungan pada jam-jam sibuk (*peak hour*) yaitu, pada pagi hari pukul 10.00 WITA dan sore hari pukul 17.00 WITA. Adapun sampel hari perhitungan dibagi atas dua *cluster* yaitu, hari kerja (Senin-Jumat), dimana pengambilan sampel dilakukan pada hari Senin di jam-jam sibuk (10.00-11.00 dan 16.00-17.00) dan Hari libur (Sabtu dan Minggu), pengambilan sampel dilakukan pada hari Minggu di jam-jam sibuk (10.00-11.00 dan 16.00-17.00).

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini antara lain: 1) analisis tingkat vitalitas Pasar

sentral, melalui analisis kuantitatif untuk mengetahui seberapa tinggi aktivitas perdagangan yang terjadi; 2) analisis kondisi sistem sirkulasi menggunakan beberapa metode yaitu analisis deskriptif kualitatif, deskriptif kuantitatif dan analisis lokasi, dimana sebelumnya akan dilakukan survei lapangan dan pencarian data-data sekunder untuk dicocokkan hasilnya yang kemudian akan dibandingkan dengan standar yang ada; dan 3) dalam membuat konsep penataan sistem sirkulasi, maka dilakukan analisis dengan perbandingan kondisi eksisting yang ada di lapangan dengan standar atau peraturan yang berlaku.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, sampel yang didapatkan pada hari kerja (Kamis, 31 Juli 2008) dan sampel yang didapatkan pada hari libur yang dilakukan (Sabtu, 2 Agustus 2008) maka diperoleh rata-rata jumlah pengunjung Pasar Sentral adalah hari kerja (senin-jumat) sebanyak 1957 orang/jam dan hari libur (sabtu dan minggu) sebanyak 2593 orang/jam. Melalui hasil perhitungan, diketahui bahwa rata-rata pengunjung dalam sehari adalah 37 orang/menit. Jika dimasukkan dalam kriteria penilaian vitalitas

pasar, maka kepadatan pengunjung masuk dalam kategori >28 orang/menit yaitu sangat tinggi.

Perhitungan jumlah kendaraan dilakukan di hari kerja (Kamis, 31 Juli) dan di hari libur (Sabtu, 2 Juli) dengan menggabungkan penerimaan retribusi dari PD. Parkir dan PD. Pasar serta hasil wawancara yang dilakukan pada juru parkir di tiap titik lokasi parkir yang legal, maka diperoleh hasil yaitu:

Tabel 2. Rata-rata jumlah kendaraan yang parkir (satu hari)

No.	Lokasi	Kendaraan	
		Mobil	Motor
1.	Di dalam Lingkungan pasar	89	342
2.	Di luar lingkungan pasar:		
	Jln. HOS Cokroaminoto	97	156
	Jln. KH. Ramli	8	98
	Jln. KH. Wahid Hasyim	65	113
	Jln. KH. Agus Salim	102	178
	Jumlah	271	797

Sumber: PD. Pasar, PD. Parkir dan Hasil Wawancara, 2008

Standar kebutuhan luasan parkir menurut SNI 03-1744-2004 untuk pusat perbelanjaan adalah 1 lot parkir untuk setiap 60m<sup>2</sup> area perbelanjaan. Jadi, jika luas bangunan Pasar Sentral 23.895m<sup>2</sup>, maka lahan area parkir yang seharusnya adalah 23.895m<sup>2</sup>/60m<sup>2</sup> = 398,25 dibulatkan menjadi 398 lot parkir.

Pasar Sentral yang dikelola oleh PD. Pasar Makassar Raya memiliki jumlah pedagang sebanyak 1944 pedagang yang menempati sekitar 3019 tempat dagangan yang terdiri dari kios, kios mini, losddan ruko. Perbandingan antara jumlah losd yang tersedia dengan yang terisi adalah 1944/3019 x 100% = 62,5%. Jika dimasukkan dalam skala penilaian tingkat vitalitas maka untuk variabel tingkat isian kios/losd, Pasar sentral termasuk dalam kategori tinggi.

Selanjutnya, berdasarkan hasil wawancara terhadap beberapa pedagang yang berjualan dalam kawasan Pasar Sentral, rata-rata waktu kegiatan berlangsung di dalam kawasan Pasar Sentral yaitu 11 jam/hari.

Selain itu, Untuk penerimaan jasa pengelolaan, dari hasil wawancara dari beberapa pedagang, diperoleh bahwa setiap pedagang baik itu pemilik kios, kios mini, ruko, losd dipungut jasa

pengelolaan rata-rata Rp.1.500,00 - Rp.2.500,00 per hari. Penerimaan jasa pengelolaan Pasar Sentral pada bulan April 2008 mencapai Rp. 339.814.900,00 jika diasumsikan bahwa penerimaan setiap bulannya sama maka dapat diketahui, 339.814.900/4 bulan sama dengan Rp. 84.953.725,00 x 12 bulan (1 tahun) atau sama dengan Rp.1.019.444.700 (prediksi penerimaan jasa pengelolaan tahun 2008). Setelah mengetahui prediksi penerimaan jasa pengelolaan Pasar Sentral pada tahun 2008, maka dapat dihitung persentase kenaikan penerimaan jasa pengelolaan Pasar Sentral dari tahun sebelumnya (2007) yaitu, Rp. 1.019.444.700,00- Rp. 640.783.000,00 x 100% = 59,09%.

Tabel 3. Kesimpulan penilaian tingkat vitalitas pasar sentral

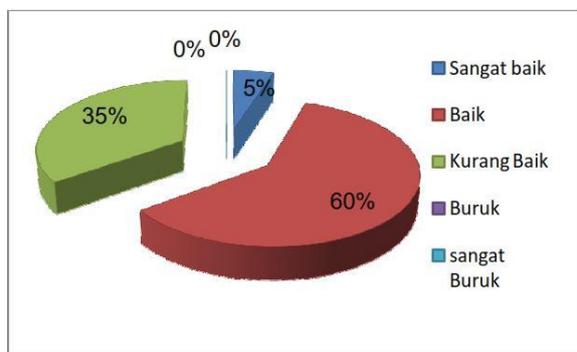
Variabel	Nilai	Kategori
Tinggi jumlah pengunjung	37 orang/menit	Sangat tinggi
Jumlah kendaraan yang parkir	>75% dari kapasitas parkir	Sangat tinggi
Tingkat isian kios	62,5%	Tinggi
Waktu kegiatan	11 jam/hari	Sangat tinggi
Kondisi Penjualan	59,09%	Tinggi
<b>Nilai modus</b>		<b>Sangat tinggi</b>
<b>Vitalitas pasar sentral</b>		<b>Sangat tinggi</b>

Untuk mengetahui permasalahan sirkulasi di Pasar Sentral, maka perlu untuk mengetahui kondisi eksisting sistem sirkulasi yang terjadi di kawasan tersebut. Adapun variabel-variabel yang digunakan untuk menganalisis kondisi tersebut adalah aksesibilitas eksternal dan internal pasar, sistem perparkiran, kapasitas jaringan jalan dan jalur pejalan kaki.

Untuk mencapai lokasi Pasar Sentral Makassar dapat menggunakan hampir semua moda angkutan darat seperti mobil, motor, angkutan umum (pete-pete), bus, sepeda dan becak. Akses menuju lokasi Pasar Sentral dapat melalui jalan-jalan sebagai berikut: 1) dari arah utara dapat melalui Jln.Andalas kemudian masuk ke Jln. Laiya atau dapat pula melalui Jln. Sulawesi kemudian masuk ke Jln. Ahmad Yani kemudian masuk ke Jln. HOS Cokroaminoto; 2) dari arah timur dapat melalui Jln. Gunung Bawakaraeng atau Sungai Saddang lalu masuk ke Jl Jend. Sudirman, kemudian masuk ke Jln. HOS. Cokroaminoto; 3) dari arah Selatan dapat melalui Jln. DR. Ratulangi

atau Jln. Veteran Selatan; dan 4) dari arah barat dapat melalui Jln. Ahmad yani kemudian menuju Jln. HOS Cokroaminoto.

Pasar Sentral sendiri dilalui oleh 10 trayek angkutan umum dapat dilihat dari banyaknya angkutan umum yang melalui Pasar Sentral dan lokasinya yang berada di sekitar jalan protokol yaitu, Jln. Jend. Sudirman. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kondisi aksesibilitas eksternal Pasar Sentral dapat dikategorikan tinggi. Namun demikian, hal yang harus menjadi perhatian adalah kondisi akses di lingkungan pasar, dimana sering terjadi penumpukan kendaraan di dekat pintu masuk utama sehingga menyebabkan kurangnya kenyamanan baik bagi pengendara maupun pejalan kaki dan adanya potensi Pasar Sentral sebagai terminal angkutan umum dalam kota. Selain melakukan pengamatan langsung, analisis mengenai kondisi aksesibilitas eksternal juga dilakukan dengan melakukan penyebaran kuesioner kepada para pengunjung Pasar Sentral. Jumlah responden yang diperoleh dari hasil penyebaran kuisisioner adalah sebanyak 20 orang.

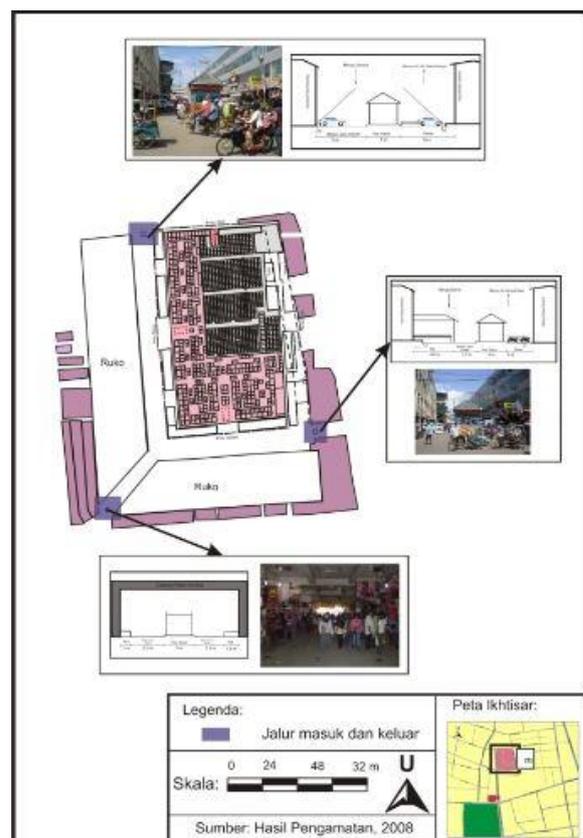


Gambar 2. Kemudahan mencapai lokasi pasar

Aksesibilitas internal mencakup kelancaran pengunjung dalam melakukan aktivitas di dalam lingkungan pasar. Hal ini dimasukkan sebagai variabel utama dalam kriteria penilaian kondisi pasar karena merupakan salah satu faktor yang sangat penting yang berkaitan dengan sirkulasi, baik sirkulasi manusia (pedagang dan pengunjung) maupun sirkulasi barang. Jalur masuk utama di Pasar Sentral berada di sebelah selatan pasar, sedangkan jalur keluar di sebelah utara dan timur pasar. Lebar jalur masuk utama adalah ± 10m dan lebar jalur keluar masing-masing ± 12m. Pada setiap jalur masuk ini dilengkapi oleh pos petugas parkir yang juga berfungsi sebagai pos keamanan

pasar. Pada jalur masuk utama, terdapat terowongan yang menghubungkan antara bagian terluar pasar dengan bagian dalam pasar. Terowongan ini dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima yang berjualan barang-barang dagangan seperti pakaian, alas kaki, dan kosmetik.

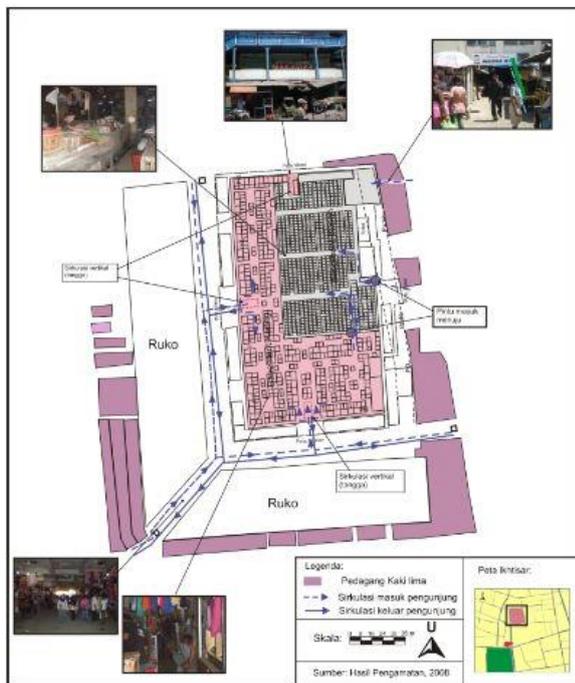
Jalur masuk dan keluar utama ini dapat dilalui oleh pejalan kaki dan kendaraan, namun tidak terdapat pemisahan jalur antara pejalan kaki dengan kendaraan. Hal ini sering menimbulkan kemacetan bahkan tidak jarang terjadi kecelakaan. Kondisi jalur keluar dapat dikatakan aksesibilitasnya kurang baik. Hal ini terlihat dari hasil pengamatan bahwa kelancaran arus keluar kendaraan sangat terganggu oleh keberadaan pedagang kaki lima dan parkir kendaraan yang mengambil area lalu lintas kendaraan. Ditambah lagi kendaraan yang sering melalui jalur keluar masuk ini sebagian besar merupakan kendaraan milik pedagang Pasar Sentral sendiri.



Gambar 3. Akses masuk dan keluar di Pasar Sentral

Selanjutnya, di Pasar Sentral tidak terdapat jalur dan tempat khusus untuk kendaraan pengangkut barang dagangan. Kendaraan ini termasuk dalam jenis kendaraan berat (jenis *pick up* hingga truk

berukuran sedang). Kegiatan bongkar muat barang sering terjadi pada jalur internal Pasar Sentral berbau dengan sirkulasi pengunjung. Hal tersebut seringkali menimbulkan gangguan kenyamanan bagi pengunjung karena harus berhati-hati agar tidak bertabrakan, baik dengan kendaraan maupun dengan petugas pengangkut barang itu sendiri. Begitu pula dengan waktu bongkar muat barang yang tidak ditentukan, sehingga kegiatan bongkar muat barang sering terjadi pada jam-jam sibuk atau waktu padat pengunjung.



Gambar 4. Kondisi jalur dan sirkulasi internal di Pasar Sentral

Berdasarkan analisis tersebut, kondisi aksesibilitas internal Pasar Sentral kurang baik terlihat dari seringnya terjadi perlambatan arus kendaraan, bahkan kemacetan pada masing-masing jalur masuk dan keluar utama serta jalur antar bangunan dan kios. Terjadi karena beberapa faktor yaitu: 1) pedagang kaki lima yang menempati badan jalan; 2) kendaraan yang parkir pada badan jalan; 3) pejalan kaki; dan 4) angkutan becak yang memarkir sembarangan bahkan menutupi jalur keluar masuk kendaraan.

Selanjutnya, lahan parkir di Pasar Sentral dikelola oleh dua instansi yaitu PD. Parkir dan PD. Pasar Makassar Raya Unit. Lahan parkir yang dikelola oleh PD. Parkir sebanyak 10 titik yang tersebar di keempat jalan di sekeliling bangunan pasar. Lahan parkir yang dikelola oleh PD. Pasar Makassar Raya

Unit 1 yaitu parkir di dalam lingkungan pasar yang dijumlahkan seluas  $\pm 225 \text{ m}^2$  untuk parkir mobil dan  $235 \text{ m}^2$  untuk parkir motor (Hasil pengamatan dan wawancara, 2008). Pada dasarnya sistem perparkiran di Pasar Sentral masih mengalami sejumlah persoalan seperti, lahan parkir yang telah disediakan (lahan parkir pada atap bangunan utama) tidak dimanfaatkan secara maksimal, pembagian lahan parkir bagi kendaraan angkut barang dan kendaraan pribadi atau kendaraan milik pedagang dan pengunjung, dan parkir pada badan jalan yang masih sering menimbulkan perlambatan arus kendaraan.

Selain pedagang yang menempati kios dan losd, di Pasar Sentral juga terdapat pedagang kaki lima yang berada di sekeliling bangunan pasar. Penataan pedagang kaki lima sangat berpengaruh dengan sirkulasi, baik sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki. Pasar Sentral memiliki ruang publik yang selain berfungsi sebagai ruang untuk sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, juga dipergunakan oleh pedagang kaki lima untuk berdagang. Hal tersebut menjadi salah satu faktor penghambat sirkulasi kendaraan. Oleh karena itu, proporsi besaran ruang untuk sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan serta pedagang kaki lima memerlukan perhitungan yang tepat sesuai prioritas penggunaannya.

Berdasarkan hasil analisis kondisi prasarana jaringan jalan, diketahui bahwa kapasitas Jln.HOS Cokroaminoto, Jln.KH. Wahid Hasyim, Jln.KH. Agus Salim, dan Jln.KH. Ramlimasih dapat menampung arus lalu lintas yang melewatinya. Walaupun demikian, pada kenyataan sering terjadi perlambatan bahkan penumpukan kendaraan yang disebabkan berbagai macam faktor seperti angkutan umum maupun kendaraan yang berhenti di badan jalan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, pejalan kaki, pedagang kaki lima dan becak. Khusus untuk Jln. HOS. Cokroaminoto dibagi menjadi dua segmen yaitu segmen 1 mulai dari persimpangan Jln. Ahmad Yani hingga persimpangan Jln. KH. Ramli dan segmen 2 yaitu mulai dari persimpangan Jln. KH. Ramli hingga persimpangan Jln. KH. Wahid Hasyim. Perhitungan kapasitas keempat jalan tersebut menggunakan persamaan:

$$C = C_o \times FCW \times FCSP \times FCFS \times FCCS$$

Dimana:

C = Kapasitas (smp/jam)

CO = Kapasitas dasar (smp/jam)

FCW = Faktor penyesuaian lebar jalan

FCSP = Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya untuk jalan tak terbagi)

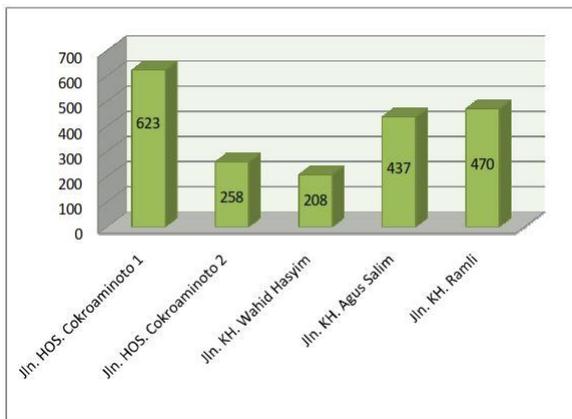
FCFS = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb

FCCS = Faktor penyesuaian ukuran kota

Tabel 4. Nilai kapasitas ruas jalan yang mengelilingi Pasar Sentral

Ruas Jalan	Jalur	Co	FCw	FCsp	FCfs	Fces	C
Jln. HOS Cokroaminoto 1	1	4950	0,92	1,00	0,92	1,04	4357,27
	2	4950	0,92	1,00	0,88	1,04	4167,82
Jln. HOS Cokroaminoto 2	1	4950	0,92	1,00	0,88	1,04	4167,82
	2	4950	0,92	1,00	0,84	1,04	3978,37
Jln. KH. Wahid Hasyim	-	2900	1,14	1,00	0,73	1,04	2509,92
Jln. KH. Agus Salim	-	2900	0,87	1,00	0,73	1,04	1914,46
Jln. KH. Ramli	-	1650	0,92	1,00	0,73	1,04	1152,46

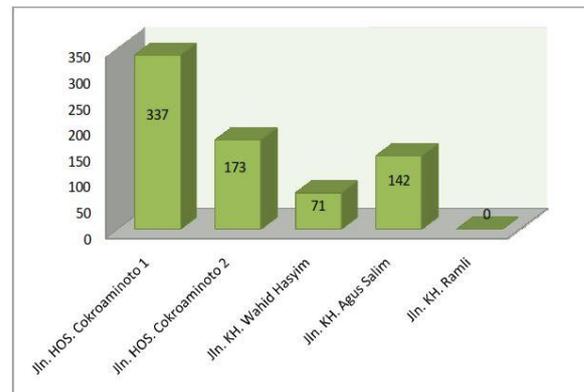
Selanjutnya, aktivitas berjalan kaki di Pasar Sentral dimulai dari pejalan kaki yang berjalan di Jln. HOS Cokroaminoto, Jln. KH. Wahid Hasyim, Jln. KH. Agus Salim dan Jln. KH. Ramli.



Gambar 5. Perbandingan jumlah rata-rata arus pejalan kaki pada keempat jalan akses utama pasar sentral

Jumlah pejalan kaki yang paling banyak terdapat di Jln. HOS Cokroaminoto 1 yaitu sebanyak 623 orang. Hal ini disebabkan karena jalan tersebut

merupakan lokasi pemberhentian angkutan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta lokasi pergantian moda angkutan. Sedangkan kesediaan jalur pejalan kaki di kawasan tersebut tidak tersedia, baik untuk trotoar, fasilitas penyeberangan serta pelengkap jalur pejalan kaki lainnya.



Gambar 6. Rata-rata jumlah penyeberang jalan pada keempat ruas jalan di sekitar pasar sentral dalam satu jam per hari

Tabel 4. Nilai kapasitas ruas jalan yang mengelilingi Pasar Sentral

Ruas Jalan	Arus pejalan kaki	P	V	FCw	
				Jalur Pejalan (min)	Fasilitas Penyebrangan
Jln. HOS Cokroaminoto 1	897	460	2060	2 meter	Pelican dengan lapak tunggu
Jln. HOS Cokroaminoto 2	258	231	1302	2 meter	Pelican dengan lapak tunggu
Jln. KH. Wahid Hasyim	234	89	1686	2 meter	Pelican dengan lapak tunggu
Jln. KH. Agus Salim	481	208	1257	2 meter	Pelican dengan lapak tunggu
Jln. KH. Ramli	578	-	-	Jalur bebas hambatan	Pemberlakukan bebas kendaraan

Ket:

P = jumlah penyeberang sepanjang 100 m/jam

V = jumlah arus lalu lintas kendaraan terpadat (kendaraan/jam)

## KONSEP PENATAAN

Konsep yang diterapkan dalam penataan sistem sirkulasi di Pasar Sentral mengacu pada konsep *Travel Demand Management* (TDM) atau bisa juga disebut sebagai manajemen lalu lintas. Tingkat vitalitas yang tinggi mencerminkan aktivitas yang terjadi juga tinggi. Konsep TDM ini bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (*single occupancy vehicle*) yang menjadi salah satu penyebab kemacetan dan mengurangi polusi udara, khususnya di kawasan pusat kota.

Selanjutnya, konsep penataan akses menuju Pasar Sentral adalah sebagai berikut: 1) perubahan jalur angkutan umum pada beberapa trayek agar tidak terjadi aglomerasi trayek angkutan umum pada satu ruas jalan; 2) menyediakan fasilitas penunjang dan kemudahan bagi semua pengguna jalan yang hendak menuju Pasar Sentral khususnya fasilitas bagi pejalan kaki dan angkutan publik; dan 3) menentukan jalur-jalur khusus untuk akses bagi kendaraan pengangkut barang dagangan yang menghubungkan dengan pusat-pusat perbelanjaan lain (yang memiliki hubungan peredaran barang) dan sumber barang (pelabuhan dan bandara). Khusus untuk aksesibilitas internal, jalur sirkulasi hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki saja. Namun, khusus untuk kendaraan pengangkut barang dan pemilik, memiliki waktu-waktu khusus untuk masuk ke dalam Pasar Sentral dengan akses masuk yaitu jalur selatan dan akses keluar yaitu jalur utara dan timur.

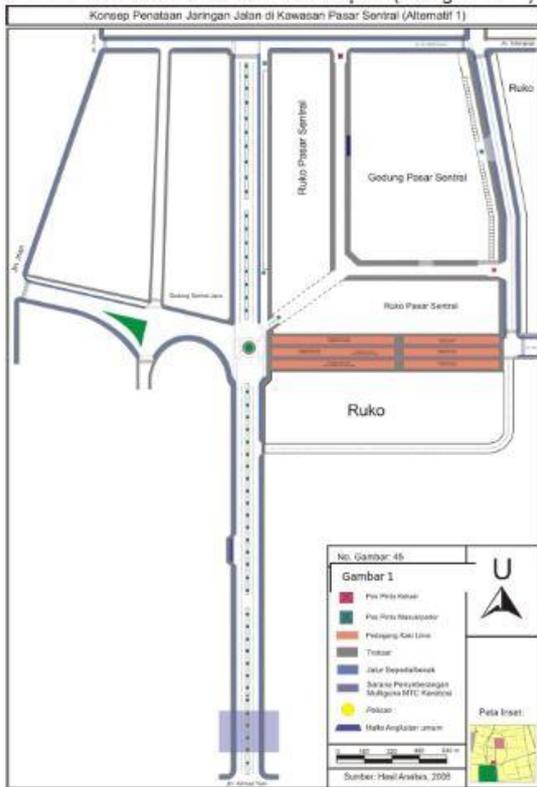
Pasar Sentral merupakan salah satu pasar yang menyediakan tempat khusus bagi pedagang kaki lima. Untuk itu dalam rekomendasi penataan pedagang kaki lima terdapat dua alternatif yaitu, alternatif pertama melalui relokasi seluruh pedagang kaki lima yang berada di ketiga akses utama Pasar Sentral (Jln. HOS. Cokroaminoto, Jln.KH. Agus Salim dan Jln.KH. Wahid Hasyim) akan dipindahkan ke ruas Jln. KH. Ramli yang akan menjadi jalur bebas kendaraan. Alternatif dua melalui Pemberlakuan jalur buka tutup pada ketiga akses utama Pasar Sentral yaitu Jln. KH. Agus Salim, Jln.KH. Wahid Hasyim dan Jln.KH. Ramli. Pada pagi dan siang hari (06.00–18.00 WITA), ketiga ruas jalan tersebut dibuka untuk jalur kendaraan. Setelah aktivitas berhenti yaitu pukul 18.00, maka ketiga ruas jalan tersebut ditutup

untuk jalur kendaraan, dan diubah menjadi pasar malam bagi PKL. Aktivitas pasar malam akan menjadi daya tarik baru dan menghidupkan suasana malam.

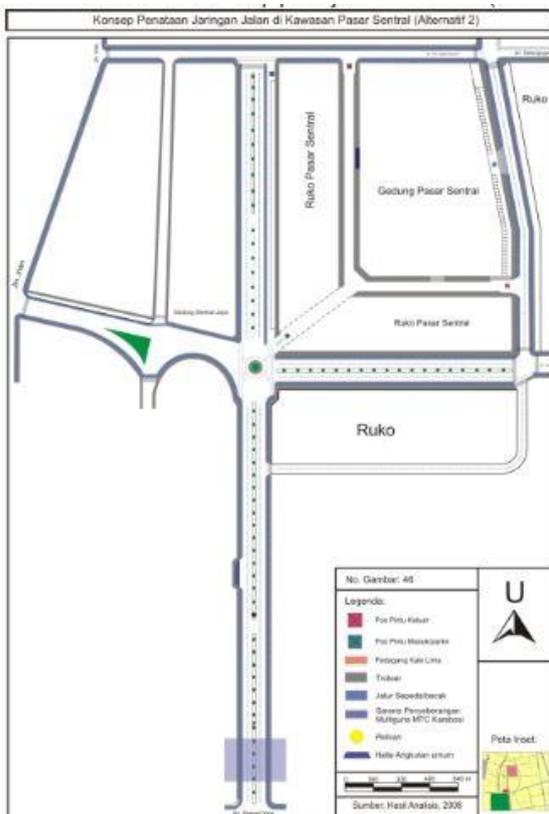
Selanjutnya, konsep penataan sistem perparkiran yang merupakan permasalahan yang sangat penting. Di samping masih kurangnya lahan parkir dan berbaurnya lahan parkir pengunjung serta kendaraan pengangkut barang. Oleh karena itu, konsep penataan sistem perparkiran yang direkomendasikan yaitu: 1) memaksimalkan pemanfaatan lahan parkir di atap (*parking on top floor*) dengan memberikan vegetasi yang berfungsi sebagai peneduh; 2) pemberlakuan *parkir on top floor* yang diperuntukkan khusus bagi kendaraan pengangkut barang dan kendaraan pemilik ruko/kios/losd sehingga tidak ada lagi yang memarkir kendaraannya di jalur internal Pasar Sentral; 3) memberlakukan *sticker parking*, dimana kendaraan yang parkir di dalam lingkungan pasar juga diberlakukan sistem stiker khusus untuk pemilik kios, ruko, kios mini dan losd. Sistem tersebut berlaku baik untuk kendaraan roda dua maupun roda empat. Sehingga kendaraan yang bisa masuk melalui akses utama pasar hanya kendaraan yang terdaftar dan mendapatkan stiker tersebut; dan 4) untuk menanggulangi pengurangan lot-lot parkir pada badan jalan, maka disediakan gedung parkir. Gedung parkir yang disediakan harus terintegrasi dengan jalur pejalan kaki, khususnya yang menuju Pasar Sentral dengan jarak antara 200-300 m dari pusat kegiatan.

Kemudian, konsep penataan jaringan jalan pada keempat ruas jalan akses utama di kawasan Pasar Sentral akan tetap mengacu pada konsep TDM yang telah dikemukakan sebelumnya. Secara garis besar, konsep penataan jaringan jalan di kawasan Pasar Sentral yaitu: 1) pembagian jalur untuk tiap moda yaitu kendaraan umum dan kendaraan pribadi dan kendaraan bermotor dan tidak bermotor; 2) pemberlakuan jalur bebas kendaraan yang diterapkan di ruas Jln. KH. Ramli (alternatif 1), karena lebar jalan cukup sempit dan hanya dapat dilalui oleh satu kendaraan roda empat; 3) Pemberlakuan sistem buka tutup pada Jln. KH. Ramli (alternatif 2); dan 4) mengurangi kendaraan parkir pada badan jalan dengan jalan membatasi

ruas jalan yang dapat digunakan sebagai lahan parkir pada badan jalan.



Gambar 7. Konsep penataan jaringan jalan (alternatif 1)



Gambar 8. Konsep penataan jaringan jalan (alternatif 2)

Adapun konsep penataan jaringan jalan diperuntukkan bagi seluruh moda yang melalui keempat ruas jalan akses utama Pasar Sentral, baik itu kendaraan pribadi, kendaraan tak bermotor, angkutan umum, kendaraan pengangkut barang dan pejalan kaki. Angkutan umum (pete-pete) merupakan kendaraan yang paling banyak melewati kawasan Pasar Sentral, moda ini juga yang menjadi salah satu penyebab utama kacaunya sistem sirkulasi di Pasar Sentral. Penyebab utamanya adalah tidak tersedianya lokasi khusus untuk angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang (halte).

Gagasan konsep yang akan direkomendasikan yaitu: 1) menyediakan alternatif jenis angkutan umum (pengganti pete-pete) di Kawasan Pusat Kota Makassar yang dapat menampung penumpang lebih banyak seperti bus atau trem; 2) mengalihkan jalur untuk beberapa trayek pete-pete agar tidak bertumpuk pada satu ruas jalan; 3) menyediakan halte khusus untuk angkutan umum dengan menempatkan pada titik-titik lokasi yang paling sering dijadikan tempat perhentian angkutan umum; 4) pembatasan waktu berhenti angkutan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang tentunya pada halte yang telah disediakan; dan 5) mengusulkan alternatif perubahan jalur untuk beberapa trayek angkutan umum (alternatif 1 dan 2).

Alternatif 1 dikhususkan untuk trayek D (Makassar Mall-Daya-Sudiang) dan trayek F (Makassar Mall-Veteran-Terminal Mellengkeri). Jika sebelumnya trayek D melewati ruas Jln. KH. Ramli sebelum berbelok ke Jln. HOS Cokroaminoto, maka jalurnya dialihkan menuju jalan alternatif di samping Toko Agung. Untuk Trayek F yang sebelumnya memiliki jalur dari Jln. Satangnga kemudian belok kanan menuju Jln. KH. Agus Salim, maka dialihkan ke ruas Jln. KH. Wahid Hasyim yang kemudian melewati Jln. Wahidin Sudirohusodo dan berbelok ke Jln. Diponegoro.



Gambar 9. Konsep penataan sirkulasi angkutan umum (alternatif 1)  
 Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2008

Selanjutnya, alternatif 2 yaitu pemberlakuan sistem buka tutup. Pada pukul 18.00 WITA, trayek D (Makassar Mall–Sudiang) dan E (Makassar Mall-UNM-Panakukang) akan dialihkan menggunakan

jalur seperti jalur pada alternatif 1. Trayek F (Makassar Mall-Veteran-Terminal Malengkeri) akan kembali ke jalur semula yaitu dari Jln. Satangnga kemudian berbelok menuju Jln. KH. Agus Salim.



Gambar 10. Konsep penataan sirkulasi angkutan umum (alternatif 2 Pukul 06.00-18.00 WITA)  
 Sumber: Google Earth dimodifikasi oleh penulis, 2008



Gambar 11. Konsep penataan sirkulasi angkutan umum (alternatif 2) Pukul 18.00-06.00 WITA)

Sumber: Google Earth dimodifikasi oleh penulis, 2008

Pasar Sentral merupakan sarana perdagangan yang berhubungan erat dengan arus distribusi barang. Oleh karena itu, penataan mengenai sirkulasi kendaraan pengangkut barang merupakan hal yang sangat penting untuk diperhatikan, terlebih lagi dalam prosesnya kendaraan yang digunakan termasuk kendaraan berat seperti *pick up* dan truk. Adapun konsep penataan yang direkomendasikan adalah sebagai berikut: 1) aktivitas bongkar muat barang dapat dilakukan pada jam-jam tertentu yaitu pukul 05.00-09.00 pagi dan 18.00-20.00 malam sehingga tidak mengganggu kenyamanan aktivitas pengunjung; 2) jika aktivitas bongkar muat akan dilakukan pada siang hari, maka kendaraan pengangkut barang diharuskan memarkir kendaraannya di areal parkir *top floor*; dan 3) jalur akses masuk kendaraan pengangkut barang harus melalui Jln. HOS. Cokroaminoto dan masuk melalui pintu masuk utama (selatan) Pasar Sentral



Gambar 12. Rencana jalur sirkulasi kendaraan pengangkut barang

Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2008

Berdasarkan hasil pengamatan, di keempat ruas jalan akses utama Pasar Sentral tidak disediakan jalur khusus untuk pejalan kaki. Oleh karena itu, penyediaan jalur pejalan kaki merupakan konsep utama dari penataan sistem sirkulasi Pasar Sentral ini. Adapun konsep yang diterapkan dalam penataan jalur pejalan kaki ini adalah: 1) Pada jalur-jalur sirkulasi pejalan kaki yang berhubungan langsung dengan Pasar Sentral (ruas Jln. HOS Cokroaminoto 2, Jln.KH. Wahid Hasyim dan Jln. KH. Agus Salim), lebar jalurnya sebesar 4m, mengingat ruang gerak bagi orang yang membawa barang cukup besar untuk menghindari ketersinggungan; 2) penyediaan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki sesuai dengan standar dari Manual Kapasitas Jalan Indonesia yaitu pelican dengan lapak tunggu di setiap persimpangan jalan atau dengan menyediakan sarana penyeberangan multiguna; 3) penyediaan fasilitas pelengkap untuk jalur pejalan kaki seperti vegetasi (khususnya pohon peneduh), tempat sampah, lampu penerangan, dan tempat beristirahat (misalnya: bangku) untuk kenyamanan dan keamanan pejalan kaki itu sendiri; dan 4) meningkatkan *law inforcement* bagi seluruh pengguna jalan baik itu pengendara maupun pejalan kaki. Salah satu cara yaitu menempatkan pos-pos keamanan pada sudut-sudut yang rawan kemacetan dan pelanggaran lalu lintas.

## KESIMPULAN

Vitalitas Pasar Sentral termasuk kategori sangat tinggi. Hal tersebut tentunya memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap sistem sirkulasi yang ada di Pasar Sentral. Semakin tinggi aktivitas yang terjadi di kawasan tersebut, maka semakin besar arus sirkulasi yang terjadi. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa kaitan antara tingkat vitalitas dengan arus sirkulasi adalah berbanding lurus. Untuk mengatasi tingkat vitalitas atau aktivitas perdagangan yang tinggi, maka diperlukan penataan sistem sirkulasi yang baik di Pasar Sentral.

Kondisi sistem sirkulasi di Pasar Sentral sudah tidak sebanding dengan tingkat vitalitas Pasar Sentral yang tinggi akibat dari penataan lalu lintas dan jaringan jalan yang kurang baik. Permasalahan sistem sirkulasi di Pasar Sentral bersumber pada faktor yaitu: 1) pengaturan sistem perpajakan yang belum terlaksana dengan baik terutama

pengelolaan parkir pada badan jalan; 2) penataan pedagang kaki lima baik tata letak, maupun desain bentuk kiosnya masih menghambat sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki; 3) tidak adanya jalur khusus untuk pejalan kaki; 4) tidak adanya pembagian jalur untuk setiap moda kendaraan, khususnya kendaraan bermotor dan tak bermotor; dan 5) perilaku pengendara angkutan umum yang sering memberhentikan kendaraannya di tengah badan jalan merupakan salah satu faktor terhambatnya sirkulasi.

Adapun garis besar konsep penataan sistem sirkulasi Pasar Sentral adalah sebagai berikut: 1) meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum; 2) meningkatkan penggunaan moda berjalan kaki, bersepeda dan kendaraan berpenumpang banyak (*high occupancy vehicles*); 3) mengalokasikan ruang badan jalan untuk jalur pejalan kaki dan sepeda; 4) menetapkan tarif parkir yang cukup tinggi di dalam kawasan Pasar Sentral; 5) menyediakan fasilitas atau sarana penunjang sesuai dengan kriteria kawasan perdagangan yaitu mengutamakan kenyamanan, keamanan, keselamatan dan kesenangan; dan 6) meningkatkan kedisiplinan para pengguna jalan dengan menempatkan pos-pos disiplin lalu lintas dengan pemberdayaan masyarakat bekerja sama dengan polisi dan DLLAJ di titik-titik rawan kemacetan seperti halte perhentian angkutan umum dan perempatan Jln. HOS Cokroaminoto dan Jln. KH. Ramli.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Standardisasi Nasional (2003). *Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan*.
- Bangun, Filiyanti (2005). *Strategi, Metode dan Teknik Penerapan Transport Demand Management serta Pengaruhnya di Indonesia dan di Beberapa Kota Besar di Dunia*. Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara. Medan.
- Bahrum, Muhammad (2004). *Pasar Tradisional di Makassar*. Tugas Akhir. Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Departemen Pekerjaan Umum (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*.
- Morlok, Edward (1985). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Natalivan, Petrus (2003). *Prinsip Perancangan Sebagai Dasar Penanganan Konflik Pada Koridor Jalan Komersial*

- (Kasus Studi: Koridor Jalan Komersial Kota Bandung). Jurnal PWK Vol. 14 No. 3 Bandung.
- Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2006 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar 2005-2015*.
- Pradadimara, Dias (2004). *Penduduk Kota, Warga Kota, dan Sejarah Kota: Kisah Makassar*. The 1st International Conference on Urban History. 23-25 Agustus 2004. Surabaya.
- Purwanto, E. (2001). *Pendekatan dan Pemahaman Citra Lingkungan Perkotaan (Melalui Kemampuan Mental Pengamat)*. Dimensi Teknik Arsitektur Nomor 1 Volume 29. Jakarta.
- Sinulingga, Budi (2005). *Pembangunan Kota, Tinjauan Regional dan Lokasi*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Sulistyowati, Dwi Yulita (1999). *Kajian Persaingan Pasar Tradisional dan Pasar Swalayan Berdasarkan*
- Pangamatan Prilaku Berbelanja Di Kotamadya Bandung*. Tugas Akhir. Departemen Planologi Institut Teknologi Bandung. Bandung .
- Suryadarma, Daniel, dkk (2007). *Laporan Penelitian Dampak Supermarket Terhadap Pasar dan Pedagang Ritel Tradisional di Daerah Perkotaan di Indonesia*. Lembaga Penelitian Smeru. Jakarta.
- Susiyanti, Fatma Aria (2003). *Strategi Perancangan Dalam Meningkatkan Vitalitas Kawasan Perdagangan Johar Semarang*. Jurnal PWK Vol. 14 No.3. Bandung.
- Trisyanti, Ade Cahya (2008). *Arahan Perbaikan Fisik Pasar Tradisional di Kota Bandung*. Tugas Akhir. Program Studi Perencana Wilayah dan Kota sekolah arsitektur, perencanaan dan pengembangan kebijakan. Bandung: ITB.