

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kekuatan perekonomian suatu wilayah sangat ditentukan oleh bagaimana sistem distribusi barang dan jasa yang disediakan dan dioperasikan. Efisiensi distribusi akan ditentukan oleh biaya produksi, tingkat harga dan daya saing suatu komoditi di pasar. Demikian pentingnya proses distribusi ini, maka lazimnya usaha penguatan perekonomian suatu wilayah selalu dikaitkan dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi sebagai media distribusi, dan sistem operasi lalu lintas.

Apabila dilihat dari karakteristik distribusi perjalanan transportasi darat untuk barang, maka perlu diperhatikan bahwa dominasi distribusi jarak perjalanan adalah pada jarak kurang dari 500 Km (atau jarak dekat) dan jarak sedang antara 500 – 1.000 Km. Pada transportasi jarak dekat akan diperlukan pengaturan armada, sistem distribusi, dan operasional termasuk pengaturan rute, sedangkan pada jarak sedang perlu dipertimbangkan peluang pengembangan transportasi kereta api sebagai angkutan barang, yang semuanya untuk kepentingan mengurangi kepadatan lalu lintas.

Secara langsung transportasi akan mempengaruhi harga jual eceran barang-barang produksi dan konsumsi dari kisaran 40 % dari harga jual (Sumber : *Biaya Transportasi Barang Angkutan, Regulasi dan Pungutan Jalan di Indonesia, The Asia Foundation*), tergantung dari jenis produk yang diangkut. Sehingga efisiensi distribusi melalui transportasi darat akan sangat berpengaruh pada perekonomian dalam arti luas. Kondisi saat ini, angkutan barang di Indonesia pola penyebarannya masih didominasi oleh wilayah-wilayah dengan struktur ekonomi yang kuat, khususnya di wilayah Pulau Jawa. Kondisi ini sangat dimungkinkan karena perkembangan pembangunan di Indonesia memang masih belum merata.

Provinsi Sulawesi Utara dalam prospektif regional maupun internasional berada pada posisi yang sangat strategis karena terletak di bibir Pasifik yang secara langsung berhadapan dengan Negara-negara Asia Timur dan Negara-negara Pasifik, sehingga menjadi lintasan antara dua benua yaitu Benua Asia dan Australia dan dua Samudera yaitu Samudera India dan Pasifik. Posisi strategis ini menjadikan Sulawesi Utara sebagai pintu gerbang Indonesia ke Pasifik dan memiliki potensi untuk menjadi pusat pertumbuhan

ekonomi. Komoditi tanaman perkebunan yang potensial di provinsi ini adalah kelapa, cengkeh, pala, kopi, kakao dan vanilli. Sektor Perikanan juga termasuk salah satu sektor unggulan provinsi ini. Komoditi yang dihasilkan berupa perikanan laut dan perikanan darat termasuk perikanan umum, tambak, kerambah dan lain-lain. Provinsi ini juga memiliki komoditi sekunder yang diunggulkan yaitu dari sektor industri pengolahan yang terdiri atas industri kelapa terpadu, industri minyak goreng kelapa, minyak atsiri, pengolahan kopi, industri makanan dari kacang-kacangan, pengalengan ikan, tepung ikan dan industri ikan beku. Dari sektor industri telah banyak perusahaan yang sudah beroperasi dan menanamkan modalnya di provinsi ini. Perusahaan-perusahaan ini bergerak dalam bidang industri pengolahan makanan, minuman, kayu, hasil tambang, batubara, minyak bumi, gas bumi, hasil perkebunan, karet, bahan dasar logam, barang galian furnitur dan industri jasa. Potensi sumber daya perikanan di Sulawesi Utara sangat potensial. Tetapi, hingga sekarang potensi tersebut belum dimanfaatkan secara optimal, terutama di wilayah perairan laut utara Sulawesi Utara, perairan Teluk Tomini, serta perairan darat di Bolaang Mongodow dan Minahasa. Propinsi Sulawesi Utara juga memiliki kawasan hutan yang potensial. Pemanfaatan hasil hutan baru mencapai sekitar 47,5 % dari seluruh areal hutan produksi yang ada. Jenis hutan yang ada di Sulawesi Utara adalah hutan lindung, hutan PPA, hutan bakau, dan hutan produksi yang terdiri dari hutan produksi tetap, terbatas, dan konversi. Di bidang pertambangan, sumber daya mineral, seperti tembaga, bijih besi, nikel, emas, serta bahan galian batu kapur, kaolin, sangat potensial untuk dikembangkan secara optimal. Selain itu, di daerah Lahendong, telah ditemukan panas bumi yang potensial untuk dikembangkan menjadi tenaga listrik dengan kekuatan ribuan megawatt. Di bidang pertambangan, sumber daya mineral, seperti tembaga, bijih besi, nikel, emas, serta bahan galian batu kapur, kaolin, sangat potensial untuk dikembangkan secara optimal. Selain itu, di daerah Lahendong, telah ditemukan panas bumi yang potensial untuk dikembangkan menjadi tenaga listrik dengan kekuatan ribuan megawatt. Pariwisata merupakan salah satu sektor potensial yang dimiliki Sulawesi Utara sebagai salah satu sumber daya ekonominya. Potensi wisata di Sulawesi Utara cukup beragam, di antaranya wisata alam, wisata bahari, dan wisata budaya. Keberadaan taman nasional, seperti Taman Nasional Laut Bunaken dan Taman Nasional Bogani Nani Wartabone, juga berpotensi sebagai salah satu aset wisata alam di Sulawesi Utara. Sebagai tujuan investasi, provinsi ini juga memiliki berbagai sarana dan prasarana penunjang diantaranya kawasan industri Bitung Industrial Estate yang terletak di Bitung-Sulawesi Utara, Bandara Samratulangi di Manado, Bandara Naha

Natuna di Kepulauan Sangihe, Bandara Melonguane di Kepulauan Taulud dan Bandara Mopait di Bolaang Mongondow serta memiliki Pelabuhan UKI dan Kotabunan, Pelabuhan Belang, Pelabuhan Tahuna, Pelabuhan Ulu Siau, Pelabuhan Petta, Pelabuhan Manado, Pelabuhan Marore dan Pelabuhan Bitung. Letak dan posisi geografis Sulawesi Utara, sebagai wilayah paling utara negara kita dan langsung berbatasan dengan Lautan Pasifik, memiliki potensi yang besar sebagai pintu gerbang keluar-masuknya kegiatan ekonomi regional dan global. Dengan demikian, wilayah ini mempunyai peluang yang cukup besar untuk mengembangkan kerjasama internasional, khususnya perdagangan dengan negara tetangga yang secara geografis berdekatan, seperti Filipina, dan Malaysia. Jika semuanya itu dapat dilihat secara jeli dan dimanfaatkan, daerah ini akan dapat menggalang kerjasama perdagangan regional dan internasional yang menguntungkan. Hal itu akan membuat wilayah Sulut menjadi salah satu pusat ekonomi di Indonesia yang memiliki prospek cerah. Itulah kelebihan daerah Sulawesi Utara.

Perkembangan Kota Manado sejak beberapa tahun terakhir ini begitu pesat. Di tahun 2013, pemerintah kabupaten/kota di Sulawesi Utara mulai mempersiapkan berbagai upaya kebijakan perekonomian untuk mencapai target pertumbuhan ekonomi yang telah ditetapkan. Ada beberapa pemerintah Kabupaten/Kota masih mengacu pada pencapaian pertumbuhan ekonomi tahun 2010 dimana rata-rata mencapai 7%. Artinya, hal ini menandakan bahwa target untuk tahun-tahun mendatang akan menjadi lebih baik lagi. Berbagai penelitian mengenai perkembangan dan pertumbuhan kota menunjukkan bahwa perubahan-perubahan yang terjadi di kota disebabkan oleh ledakan pertumbuhan penduduk. Laju pertumbuhan penduduk Kota Manado dapat dipastikan berasal dari peningkatan jumlah pendatang dari daerah pedesaan, dari kota-kota lain serta daerah-daerah yang lebih kecil. Pemusatan kegiatan ekonomi diseperti wilayah perkotaan merupakan faktor utama yang mempengaruhi pemusatan mobilitas penduduk mengarah ke pusat kota menyebabkan kemacetan. Pembentukan kota-kota satelit atau penciptaan lokasi baru yang potensial dengan jalan desentralisasi kegiatan ekonomi kiranya bisa menjadi agenda utama pemerintah Kota Manado. Berdasarkan hal-hal diatas, Kota Manado berpeluang untuk terus tumbuh dan berkembang lebih baik oleh karena itu diperlukan usaha untuk memacu pertumbuhan dan perkembangan Kota Manado agar pertumbuhan setiap sektor terus meningkat serta diperlukan perencanaan pembangunan perekonomian. Rata-rata Kota Manado untuk mengidentifikasi kedudukan 9 sektor menurut lapangan usaha pada

PDRB yang dipengaruhi oleh kemampuannya dalam menggerakkan perekonomian Kota Manado.

Terdapat permasalahan yang menyangkut pergerakan angkutan barang di Kota Manado yang menggunakan moda jalan raya, yaitu kemacetan lalu lintas, parkir, pencemaran lingkungan akibat gas buangan kendaraan yang berasal dari knalpot dan masalah ketertiban lalulintas. Permasalahan kemacetan lalu lintas telah mulai meningkat pada tingkat yang mengkhawatirkan, sehingga perlu segera diatasi. Moreyne I. Moningka, dkk (2013) dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa, sektor pengangkutan dan komunikasi telah menyumbangkan urutan ketiga dalam pertumbuhan perekonomian daerah Kota Manado setelah sektor perdagangan, hotel, restoran dan sektor jasa-jasa yang hingga tahun 2013 rata-ratanya sebesar 17,82%, Perkembangan Kota Manado sejak beberapa tahun terakhir ini begitu pesat. Di tahun 2013 pemerintah kabupaten/kota di Sulawesi Utara mulai mempersiapkan berbagai upaya kebijakan perekonomian untuk mencapai target pertumbuhan ekonomi yang telah ditetapkan. Ada beberapa pemerintah Kabupaten/Kota masih mengacu pada pencapaian pertumbuhan ekonomi tahun 2010 dimana rata-rata mencapai 7%. Artinya, hal ini menandakan bahwa target untuk tahun-tahun mendatang akan menjadi lebih baik lagi.

Andjar Prasetyo (2016) dalam kajiannya tentang pengaruh pertumbuhan ekonomi terhadap peningkatan kemacetan lalu lintas di perkotaan, menjelaskan bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu penyebab kemacetan lalu lintas perkotaan. Upaya pemerintah dalam meningkatkan pelayanan publik untuk mengurangi kemacetan dengan pembangunan infrastruktur perlu terus diupayakan, di samping itu pemerintah juga perlu memberikan batasan jumlah kendaraan pribadi dengan menambah angkutan massal yang aman, tertib, bersih dan nyaman.

Tribun Manado dalam Tajuk Tamunya oleh; Jerry Sambuaga (2012), kemacetan Kota Manado yang terus meningkat selama beberapa tahun terakhir ini juga punya dua arti yaitu: pertumbuhan ekonomi yang mapan dan kerugian sosial ekonomi. Pertumbuhan ekonomi Sulut terhitung cukup fantastis selama beberapa tahun terakhir. Pada Triwulan pertama tahun 2012 pertumbuhannya berkisar 7,46% atau jauh lebih tinggi dari rata-rata nasional. Angka pertumbuhan ini meningkat dibandingkan dengan tahun 2011 yang menyentuh kisaran angka 7%. Dengan pola pertumbuhan ekonomi yang meningkat dari tahun ke tahun, diprediksi pada tahun 2013 lebih dari 8%. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi tersebut tentu patut disyukuri. Namun bersamaan dengan pertumbuhan ekonomi

yang dihitung fantastis pada skala nasional tersebut, timbul juga efek samping pembangunan yaitu kemacetan.

Kemacetan memang terjadi semakin parah akhir-akhir ini. Titik-titik kemacetan baru dari hari ke hari makin bertambah. Beberapa titik kemacetan yang cukup mengganggu adalah di Jalan Sam Ratulangi, Pierre Tendean, Jalan Hasanuddin dan sekarang Jalan Ahmad Yani, tepatnya di kelurahan Sario.

Ada beberapa yang dianggap menjadi penyebab terjadinya macet di Manado yang makin parah tersebut diantaranya peningkatan pembangunan perumahan, geliat sektor ekonomi yang terus meningkat dan perilaku warga Manado dalam menggunakan alat transportasi. Resultan antara peningkatan pembangunan dan hasilnya dengan perilaku masyarakat dalam melakukan mobilisasi ini menjadi ledakan kemacetan karena sejak semula kurang diantisipasi oleh pemerintah daerah setempat. Disamping itu, penyebabnya kemacetan juga datang dari pola perilaku masyarakat dalam bermobilisasi dan budaya masyarakat secara umum. Budaya yang ada menuntun masyarakat untuk cenderung menggunakan kendaraan pribadi karena kendaraan bukan hanya ditinjau dari fungsi teknis tetapi juga fungsi prestise. Budaya masyarakat dalam berlalu lintas yang kurang baik juga ditunjukkan oleh ketidakpatuhan mereka pada norma yang berlaku seperti parkir sembarangan.

Penyebab kemacetan yang juga terpantau di Kota Manado adalah berbaurnya semua jenis kendaraan baik kendaraan angkutan barang maupun orang pada peranan fungsi jalan arteri, kolektor dan lokal sehingga jaringan jalan tidak berfungsi secara efisien. Penerapan aturan rute dan waktu operasi akan dapat mengurangi kepadatan lalu lintas yang pada gilirannya akan mengurangi kemacetan lalu lintas. Banyaknya ruas jalan di wilayah Kota Manado memungkinkan bagi pengguna untuk memilih rute terbaik berdasarkan persepsi pribadinya demi menghindari kemacetan dalam mencapai tujuan perjalanannya.

Kota Manado sebagai Ibu Kota Provinsi Sulawesi Utara dengan luas wilayah 157,26 Km², yang diapit sebelah utara dengan Kabupaten Minahasa Utara dan Selat Mantehage, sebelah Selatan Kabupaten Minahasa, sebelah Barat Teluk Manado, sebelah Timur Kabupaten Minahasa, dengan potensi yang cukup besar baik dibidang sektor pariwisata maupun industri memberikan nilai lebih terhadap pelbagai peluang bisnis dan investasi. Dengan demikian aktivitas yang terjadi sebagai akibat telah terbentuknya pusat-pusat kegiatan / tata guna lahan seperti; pusat administrasi pemerintahan, pemukiman, sekolah, rumah sakit, fasilitas hiburan, pusat perbelanjaan, pusat akomodasi kepariwisataan

menyebabkan bangkitan pergerakan yang begitu besar yang akibatnya berpengaruh terhadap sistem transportasi yang ada. Terjadinya suatu pergerakan disebabkan karena pemenuhan kebutuhan yang tersedia ada ditempat lain. Artinya, keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan pergerakan. Permasalahan transportasi seperti kemacetan, keterlambatan akan terjadi sebagai akibat pergerakan atau perjalanan yang dilakukan sehingga terjadilah pemusatan asal bangkitan pergerakan dalam waktu yang bersamaan serta adanya pembebanan lalu lintas yang begitu besar pada jalur jalan yang menuju pusat-pusat kegiatan di Kota Manado.

Kota Manado dapat dikatakan sebagai kota tujuan sekaligus kota transit diantara daerah sekitarnya, sehingga lalu lintasnya ada yang menerus melewati akses pintu masuk dan keluar yang satu dan keluar melalui akses pintu masuk dan keluar lainnya. Akses masuk dan keluar kota Manado jika melalui darat ada 5 pintu yaitu; dari dan ke arah Malalayang (Jln Wolter Monginsidi); dari dan ke arah Molas/Tuminting (Jln Molas-Tongkaina); dari dan ke arah Bandara – Maumbi/ Kairagi (Jln A. A Maramis); dari dan ke arah Kembes / Teling (Jln Tololiu Supit); dari dan ke arah Pineleng/Winangun (Jln Sam Ratulangi 2)

Sistem transportasi dan distribusi angkutan barang / logistik yang berfungsi dengan baik dan optimal merupakan kondisi yang diharapkan, dan hal ini merupakan permulaan untuk mendapatkan perkembangan ekonomi kota yang berkelanjutan. Ketersediaan pasokan moda dan kelancaran lalu lintas sangat mempengaruhi efisiensi keseluruhan perekonomian perkotaan. Bagaimanapun juga kondisi transportasi di Kota Manado dihadapkan pada beberapa hambatan, seperti kepadatan penduduk yang tinggi, pertumbuhan penduduk yang mulai tinggi, infrastruktur yang kurang memadai, tingkat keberagaman moda transportasi perkotaan yang tinggi serta sektor informal yang luas dan kemacetan.

Angkutan barang / logistik berbasis jalan raya merupakan moda transportasi untuk memobilisasi barang untuk menunjang pertumbuhan ekonomi di Kota Manado. Peran angkutan barang / logistik berbasis jalan raya sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi Kota Manado, perlu dijaga keberadaannya dan ditingkatkan pelayanannya.

Dengan didasarkan pada uraian tersebut diatas, kiranya menarik untuk dikaji tentang pengaruh persepsi kemacetan lalu lintas terhadap pemilihan rute angkutan barang di Kota Manado.

1.2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah transportasi yang ada di Kota Manado yaitu :

- 1) Permasalahan transportasi perkotaan umumnya meliputi kemacetan lalu lintas, parkir, angkutan umum, pencemaran lingkungan dan masalah ketertiban lalu lintas (Munawar, 2006). Pada jam sibuk saat ini Kota Manado sudah mengalami kemacetan lalu lintas di hampir seluruh kawasan, dengan indikator volume lalu lintas $>$ kapasitas ruas/simpang, dengan demikian Kota Manado telah mengalami permasalahan transportasi yang semakin kompleks.
- 2) Penyebab kemacetan yang paling utama di Kota Manado adalah berbaurnya semua jenis kendaraan baik kendaraan angkutan barang maupun orang dalam satu rute asal dan tujuan dan dalam waktu operasi yang bersamaan. Dalam arti belum diatur kapan kedua jenis kendaraan angkutan tersebut diatur sedemikian rupa sehingga rute dan waktu beroperasi tidak bersamaan. Sehingga dengan demikian hal tersebut akan mengurangi kepadatan lalu lintas yang pada gilirannya akan mengurangi kemacetan lalu lintas.
- 3) Persepsi tentang kemacetan lalu lintas dapat mempengaruhi pemilihan rute pergerakan lalu lintas termasuk angkutan barang. Sistem transportasi dan distribusi angkutan barang / logistik yang berfungsi dengan baik dan optimal merupakan kondisi yang penting sebagai permulaan untuk mendapatkan perkembangan ekonomi kota yang berkelanjutan.

1.3. Rumusan Masalah

Karena pada umumnya moda angkutan barang jalan raya berukuran besar, maka semakin meningkatnya lalu lintas angkutan barang akan berdampak langsung pada kemampuan jalan yang dilaluinya. Keberadaan moda angkutan barang yang berukuran besar biasanya menimbulkan gangguan terhadap moda angkutan lainnya, sehingga menambah kepadatan lalu lintas pada ruas-ruas jalan yang menjadi rute angkutan barang. Jumlah kendaraan angkutan barang yang banyak membutuhkan dukungan infrastruktur jalan yang kapasitasnya besar. Untuk mengurangi dampak kepadatan lalu lintas ini maka sistem atau pola operasional angkutan barang harus direncanakan dengan baik agar distribusi barangnya lancar. Kepadatan lalu lintas yang meningkat akan menyebabkan kemacetan yang pada gilirannya harga barang akan menjadi mahal.

Dari uraian diatas maka rumusan masalahnya adalah:

1. Bagaimanakah karakteristik lalu lintas dan pola asal tujuan angkutan barang saat ini di Kota Manado?
2. Bagaimanakah pengaruh persepsi kemacetan lalu lintas terhadap pemilihan rute angkutan barang di Kota Manado?
3. Bagaimanakah usul rekomendasi penanganan dan strategi pemilihan rute angkutan barang pada masa yang akan datang?

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian adalah batasan-batasan penelitian, agar kajian penelitian tidak menyimpang dan meluas sehingga tujuan penelitian yang diharapkan dapat tercapai. Penelitian Kajian Persepsi Kemacetan Lalulintas Terhadap Pemilihan Rute Angkutan Barang di Kota Manado merupakan objek penelitian yang sangat kompleks dan rumit maka perlu dibuat batasan-batasan ruang lingkup kajian yaitu sebagai berikut :

- 1) Lokasi penelitian adalah wilayah administrasi Kota Manado.
- 2) Sampel data LHR disurvei pada akses pintu masuk (*gate*) ruas jalan keluar dan masuk lalu lintas Kota Manado:
 - a) Dari dan ke arah Bandara – Maumbi/ Kairagi (Jln A. A Maramis)
 - b) Dari dan ke arah Kembes / Teling (Jln Tololiu Supit)
 - c) Dari dan ke arah Pineleng/Winangun (Jln Sam Ratulangi 2)
 - d) Dari dan ke arah Malalayang (Jln Wolter Monginsidi)
 - e) Dari dan ke arah Molas/Tuminting (Jln Molas-Tongkaina)
- 3) Survei Volume lalu lintas, kecepatan dan wawancara tepi jalan /*Road Side Interview (RSI)* asal tujuan untuk pergerakan angkutan barang dilaksanakan di akses pintu masuk (*gate*) ruas jalan keluar dan masuk lalu lintas Kota Manado.
- 4) Jenis moda transportasi darat yang diteliti adalah kendaraan angkutan barang dengan tidak memisahkan jenis kendaraan serta jenis muatan komoditasnya.
- 5) Peta yang digunakan untuk pemodelan yaitu peta Kota Manado dengan zonanya adalah titik-titik akses pintu masuk (*gate*) ruas jalan keluar dan masuk lalu lintas Kota Manado.
- 6) Membuat model matematis tentang pilihan rute angkutan barang yang dipengaruhi oleh persepsi kemacetan. Adapun indikator dari kemacetan dalam penelitian ini diantaranya adalah: Jarak Tempuh, Kepadatan atau VCR (*Volume Capacity Ratio*), Waktu Tempuh dan Komposisi Angkutan Barang. Berdasarkan hal ini maka perlu dikaji hubungan antara pilihan rute angkutan barang sebagai Y dan sebagai X adalah sebagai berikut:

X1 sebagai Jarak Tempuh paling dekat, X2 sebagai Kepadatan atau VCR paling kecil, X3 yaitu sebagai Waktu Tempuh paling singkat, sebagai X4 yaitu Komposisi Angkutan Barang paling kecil.

1.5. Tujuan Penelitian

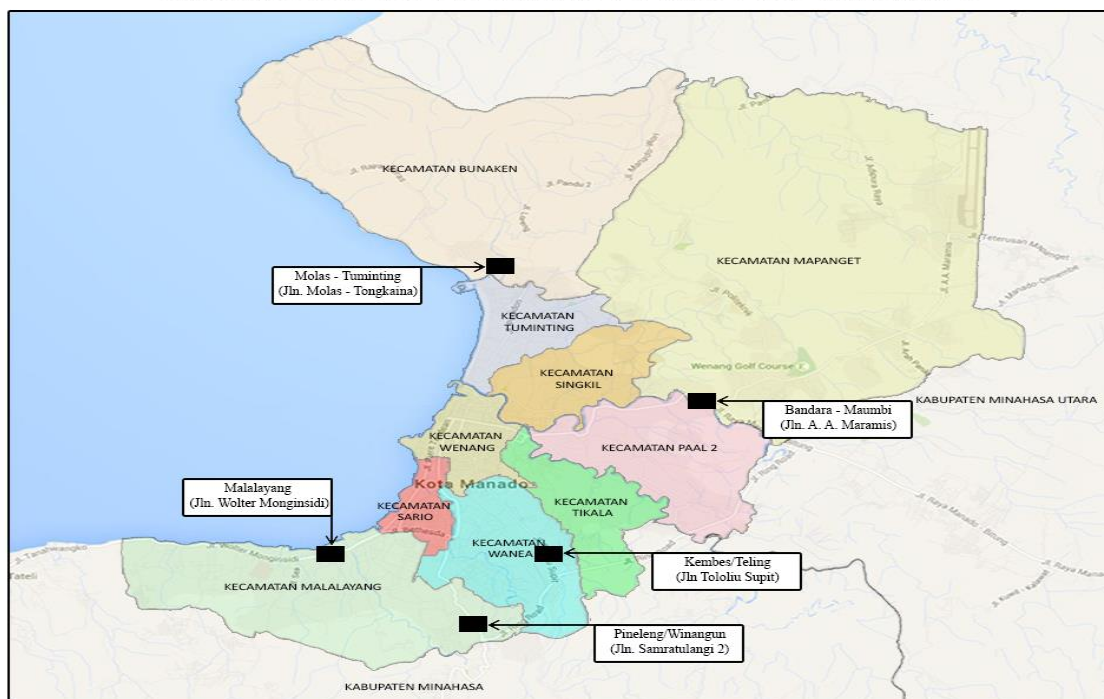
Tujuan penelitian Kajian Persepsi Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Pemilihan Rute Angkutan Barang di Kota Manado adalah:

1. Mengetahui karakteristik lalu lintas dan pola asal tujuan angkutan barang saat ini di Kota Manado.
2. Membangun model pengaruh persepsi kemacetan lalu lintas terhadap pemilihan rute angkutan barang di Kota Manado.
3. Memberikan usul rekomendasi penanganan dan strategi pemilihan rute angkutan barang pada masa yang akan datang.

1.6. Manfaat Penelitian

Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat memberikan manfaat, antara lain yaitu :

- 1) Hasil kajian dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lanjutan dan pengembangan bidang ilmu transportasi khususnya teknik pemodelan pemilihan rute angkutan barang.
- 2) Dengan terbangunnya model pengaruh persepsi kemacetan lalu lintas terhadap pemilihan rute angkutan barang, diharapkan dapat dipergunakan untuk pengembangan sistem penyebaran angkutan barang di Kota Manado ataupun kota lainnya.



Sumber : RPJMD Kota Manado, 2014

Gambar 1.1. Peta Lokasi Penelitian di Kota Manado

1.7. Kontribusi Penelitian

Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat memberikan manfaat, antara lain yaitu :

- 1) Untuk memperkaya dan melengkapi kajian teoritik dan fakta empirik dalam bidang ilmu Rekayasa Transportasi khususnya pemilihan rute angkutan barang sebagai upaya untuk mengatasi kemacetan yang terjadi.
- 2) Sebagai pertimbangan kepada Pemerintah Kota Manado dalam menentukan kebijakan terhadap operasional ataupun prasarana lalu lintas dalam upaya kelancaran arus barang yang akan keluar-masuk Kota Manado.