



TINJAUAN SARANA DAN PRASARANA JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN PEUNAYONG, BANDA ACEH

Sri Handayani^{a,*}, Mirza Irwansyah^b, Muhammad Isya^c

^aMagister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^bJurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^cJurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author, email address : handayani_fathur@yahoo.co.id

ARTICLE INFO

Article History:

Received 02 January 2018

Received in revised form 06 March 2018

Accepted 12 March 2018

Keywords:

Pedestrian, Means, Infrastructure,
Pedestrian path facilities, Peunayong area

ABSTRACT

The pedestrian path is one of the important elements in urban areas. This path is for pedestrian mobility. Accessibility of this path is largely determined by track conditions. This pedestrian path must meet the physical criteria in terms of facilities and infrastructures. The existence of pedestrian path in Peunayong area, which is one of the central business, trade and service center and heritage area, is still not equipped with facilities and infrastructures in accordance with the provisions and requirements of the Ministry of Public Works. In addition, the crowded activities in this region cause the change of pedestrian function into other activities i.e. trading place, parking space. The formulation of the problem in this research is how the condition of pedestrian path facilities and infrastructure in Peunayong area is related to the terms of requirements, standards and accessibility for pedestrians including pedestrians with special needs or pedestrians with physical limitations. The results and discussion of this study are based on the results of observations on the condition of pedestrian path facilities and infrastructure in Peunayong area. A comparison to the standards, rules and literature review is carried out.

©2018 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Jalur pedestrian adalah salah satu elemen penting pada perkotaan yang mendukung mobilitas pergerakan penduduk dan hal yang tidak bisa dipisahkan dari pengguna jalan terutama pejalan kaki. Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor (Iswanto, 2006). Aksesibilitas pejalan kaki sangat ditentukan oleh kondisi pedestrian. Pedestrian harus memenuhi kriteria fisiknya dari segi sarana maupun prasarana bagi pejalan kaki. Kondisi fisik dari pedestrian juga sangat menentukan kualitas pedestrian.

Untuk wilayah Kota Banda Aceh, Peunayong merupakan salah satu kawasan sentra bisnis, pusat perdagangan dan jasa serta kawasan *heritage* sebagaimana ditetapkan dalam RTRW Kota Banda Aceh tahun 2009-2029. Sebagai sentra bisnis dan pusat perdagangan, aktivitas yang terjadi di kawasan ini sangat beragam dengan intensitas tinggi.

Berbagai pergerakan dengan bermacam moda yang terjadi akan menimbulkan konflik dengan sesama pengguna jalan karenanya untuk pejalan kaki yang dari segi pergerakannya lambat diperlukan jalur khusus untuk berjalan kaki demi kenyamanan dan keamanannya.

Keberadaan jalur pedestrian merupakan satu hal penting untuk memfasilitasi para pejalan kaki di kawasan ini agar terhindar dari pembauran berbagai kegiatan seperti sirkulasi, parkir maupun kegiatan perdagangan.

Pedestrian dengan kondisi fisik yang baik akan mampu menghadirkan ruang khusus bagi pejalan kaki yang humanis, aman dan nyaman untuk dilalui serta aksesibilitas bagi pejalan kaki yang berkebutuhan khusus atau memiliki keterbatasan fisik seperti anak-anak, ibu hamil, orang tua dan penyandang cacat. Akan tetapi kondisi sarana dan prasarana pedestrian di kawasan Peunayong masih belum lengkap ditambah lagi padatnya aktivitas yang terjadi di kawasan ini menyebabkan terjadi perubahan fungsi dari pedestrian itu sendiri.

Dari uraian di atas maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah: Bagaimana kondisi sarana dan prasarana pedestrian di kawasan Peunayong?

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Prasarana Jalur Pedestrian

Prasarana pedestrian menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 adalah fasilitas utama berupa jalur khusus yang diperkeras yang disediakan untuk pejalan kaki termasuk para difable. Menurut Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999 adalah jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau yang berkursi roda serta bagi penyandang cacat, para lansia (lanjut usia), dan tuna netra yang dirancang berdasarkan kebutuhan ruang minimum untuk bergerak dengan aman, bebas dan tak terhalang.

Untuk Keselamatan jalur pedestrian harus terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian yang berbeda. Kenyamanan, pedestrian harus memiliki lebar yang nyaman dengan ketentuan minimal 1,5 meter dan permukaannya tidak licin, menurut buku panduan Pedestrian Facilities Guidebook menyatakan bahwa ruang rata-rata yang diperlukan untuk dua pejalan kaki yang berdampingan atau melewati satu sama lain (berlawanan arah) adalah 1,4 m dengan daerah bebas yang memadai di kedua sisi.

Material yang digunakan untuk prasarana pedestrian adalah material yang tidak licin, dapat menyerap air, tidak menyilaukan, perawatan dan pemeliharannya mudah untuk dilakukan dan biayanya relative murah serta cepat kering atau air tidak tergenang disaat hujan turun.

Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus adalah pejalan kaki dengan keterbatasan fisik, termasuk diantaranya penyandang disabilitas, orang tua, orang sakit, ibu hamil, dan pengguna kursi roda (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014)

Menurut Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999 persyaratan untuk Pemilihan bahan permukaan yang dipergunakan harus stabil, kuat, bertekstur halus tetapi tidak licin, baik pada kondisi kering maupun basah. Untuk memandu penyandang cacat tuna netra pada jalur pejalan kaki, pemilihan bahan dapat memanfaatkan tekstur ubin pemandu (ubin garis-garis) dan untuk situasi disekitar jalur yang bisa membahayakan tuna netra dapat memanfaatkan ubin peringatan (ubin dot / bulat).

2.2 Sarana Jalur Pedestrian

Untuk konteks pedestrian, sarana sebagaimana yang disebutkan dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana dan prasarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 adalah fasilitas pendukung jalur pejalan kaki yang dapat berupa bangunan

pelengkap petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya yang disediakan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

Sarana ini berguna untuk meningkatkan kenyamanan, keamanan dan keselamatan serta aksesibilitas para pejalan kaki dalam melakukan mobilitas.

Berdasarkan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana dan prasarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan, drainase terletak berdampingan atau dibawah dari ruang pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki. Dimensi minimal adalah lebar 50 centimeter dan tinggi 50 centimeter.

Jalur hijau pada pedestrian berguna untuk memberikan keteduhan pada pejalan kaki dan juga bermanfaat mengurangi kadar polusi yang ditimbulkan dari kendaraan bermotor serta menciptakan suasana yang asri dan sejuk. Jalur hijau diletakan pada jalur amenitas dengan lebar 150 centimeter dan tanaman yang digunakan adalah tanaman peneduh.

Lampu penerangan diletakkan di jalur amenitas, yaitu jalur pendukung ruang pejalan kaki yang dapat dimanfaatkan untuk peletakan fasilitas ruang pejalan kaki. Lampu ini diletakan setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter dan material bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi agar tahan lama seperti metal atau beton cetak.

Tempat duduk diletakan pada jalur amenitas. Tempat duduk ini memberi ruang istirahat bagi pejalan kaki setelah lelah berjalan. Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter. Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.

2.3 Marka, Perambuan dan Papan Informasi

Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

Sarana tempat sampah menurut Danoe (2006) dalam jurnal ilmiah perancangan kota dan permukiman memiliki kriteria sebagai berikut :

1. Perletakan tempat sampah yang diatur dalam jarak tertentu (jarak penempatan 15 – 20 meter).
2. Mudah dalam system pengangkutannya.
3. Jenis tempat sampah yang disediakan memiliki tipe yang berbeda-beda sesuai dengan fungsinya (tempat sampah kering dan tempat sampah basah).

Sarana Halte atau lapak tunggu memiliki kriteria sebagai berikut: dari cuaca (panas atau hujan). Penempatan pada pinggir jalan utama yang padat lalu lintas. Panjang halte minimum sama dengan panjang bus kota, yang memungkinkan penumpang dapat naik atau turun dari pintu depan atau pintu belakang.

3. METODE PENELITIAN

Pelaksanaan penelitian ini menggunakan metode *Kualitatif* dengan pendekatan deskriptif. Metode Analisis Deskriptif Kualitatif akan digunakan pada saat melakukan kajian terhadap kondisi sarana dan prasarana pedestrian di wilayah kajian untuk menilai sejauh mana variable yang diteliti telah sesuai dengan standar yang sudah ditentukan.

3.1 Metode Pengumpulan Data

Data primer dikumpulkan dengan melakukan observasi terhadap kondisi pedestrian yang terdapat di ruas jalan yang diteliti dan juga dengan pengisian checklist serta wawancara dengan pihak-pihak yang terkait.

Data sekunder dikumpulkan melalui studi kepustakaan mengenai pedestrian, bahan publikasi seperti artikel-artikel, jurnal hasil penelitian dan pengambilan data dari instansi.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kondisi Existing Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian

Tinjauan terhadap sarana pedestrian memperlihatkan bahwa pedestrian di ruas jalan ini tidak dilengkapi oleh pagar pengaman, tempat duduk. Sedangkan untuk sarana drainase yang merupakan salah satu sarana pedestrian yang bermanfaat dalam mencegah terjadinya banjir menurut pengamatan berupa drainase muka tanah (surface drainage) memiliki lebar 1,2 meter.

Drainase pada ruas jalan ini dilengkapi dengan inlet untuk keperluan pembersihan dan control saluran dengan jarak 8 meter, lebar saluran 1,2 meter Sarana jalur hijau hijau telah tersedia namun kondisinya belum memenuhi standart dari peraturan pemerintah secara menyeluruh seperti jenis pohon.



Gambar 1. Salah satu kondisi pohon di jalur pedestrian Jend. Ahmad Yani, ini disebabkan oleh ketidakpedulian masyarakat terhadap pentingnya keberadaan jalur hijau.

Pohon diletakkan pada pinggir bahu jalan dengan lebar 1 meter yang seharusnya menurut peraturan adalah minimal 1,5 meter. Peletakan pohon sebenarnya adalah pada jalur amenitas. Perbedaan ketinggian antara jalur amenitas dengan pedestrian adalah 0,15 meter. Kondisi pepohonan tidak terawat, hasil observasi di lapangan masih ditemukan tumpukan sampah di bawah pohon bahkan ada pohon yang sudah mati, tersisa pokoknya saja.

Sarana lain yang menjadi tinjauan adalah lampu penerangan. Penerangan di jalur pedestrian ini mengandalkan dari lampu toko-toko di sepanjang jalur tersebut serta dari lampu jalan yang berjarak 30 meter dengan tinggi 4 meter dan diletakkan pada jalur bahu jalan serta materialnya tahan lama dan mudah dalam perawatan.

Tempat sampah telah disediakan dengan jarak setiap 35 meter dan mudah dijangkau tangan untuk memasukkan sampah tetapi hanya tersedia pada sisi jalur pedestrian sebelah kanan jalan saja sedang pedestrian sebelah kiri jalan tempat sampah tidak tersedia. Tempat sampah yang disediakan oleh pmda masih berupa satu tempat untuk semua jenis sampah, tidak disesuaikan jenisnya dan jarak penempatannya juga masih belum sesuai kriteria yaitu 15 sampai 20 meter. Para pedagang disepanjang jalan ini menyediakan tempat sampah seadanya di depan toko masing-masing.

Keberadaan tempat sampah masih belum mampu mengatasi masalah sampah. Sampah masih banyak ditemukan diluar tempat sampah bahkan di bawah pokok pohon.

Di ruas pedestrian Jend. Ahmad Yani terdapat satu halte. Halte ini memiliki lebar 2,30 meter dengan tinggi dari muka tanah 0,8 m dan menggunakan *Hand Rail* 0,8 m dari permukaan. Kondisi halte tanpa penerangan di malam hari dan tidak aksesibilitas bagi penggunanya, ini terlihat dari tidak disediakan ramp bagi masyarakat berkebutuhan khusus serta tidak adanya pembeda pada anak tangga. Letak halte berada di tengah pedestrian sehingga menghalangi pejalan kaki yang sedang berjalan dan tidak bermaksud menuju halte. Seharusnya halte terletak di depan ataupun dibelakang pedestrian.

Sepanjang ruas jalan Jend.Ahmad Yani terdapat beberapa perambuan seperti dilarang parkir, atau parkir khusus roda dua atau parkir untuk roda empat .dan adanya marka parkir. Sedangkan untuk papan informasi tidak tersedia.

Prasarana pedestrian seharusnya dimanfaatkan oleh pejalan kaki termasuk para *difable* akan tetapi kenyataannya jalur pedestrian menjadi multi fungsi. Lebar pedestrian tidak sepenuhnya menjadi jalur efektif untuk pejalan kaki.

Untuk pedestrian di jalan Jend, Ahmad Yani zona bagian depan gedung dan zona pejalan kaki memiliki ukuran yang variatif sedang zona untuk tanaman memiliki ukuran yang sama disepanjang ruas pedestrian. Untuk sisi sebelah kiri pedestrian zona depan gedung umumnya berukuran 80 centimeter, namun zona ini dimanfaatkan oleh pemilik toko untuk meletakkan barang dagangannya dan ada toko yang tidak memiliki zona depan gedung.

Lebar pejalan kaki sebelah kiri dimulai dari depan Hotel Medan adalah 2 meter, selanjutnya setelah halte lebar pedestrian mengecil menjadi 1,1 meter dan kembali berukuran 2.30 meter setelah kantor Investasi dan Promosi. Untuk zona tanaman berukuran lebar 1 meter padahal ukuran standart dari pemerintah adalah 1,5 meter. Sedangkan untuk jalur sebelah kanan ukuran pedestrian adalah 3.40 - 3.80 meter dengan zona depan gedung 0,4 -1.20 Meter.

Lebar pedestrian untuk sisi sebelah kiri jalan belum memenuhi ukuran standart bagi pejalan kaki yang berkebutuhan khusus. berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014. Pedestrian juga tidak dilengkapi dengan ramp. Ramp yang tersedia tidak memenuhi standart. Ramp dibuat seadanya tanpa *hand rail* di salah satu sisinya dan ukuran yang tidak mungkin untuk diakses oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus. Ukuran ramp umumnya 0,4 x 0,8 meter.

Pedestrian tidak terhubung secara menyeluruh karena adanya penghalang ditengah pedestrian seperti adanya kios dan halte yang terletak tepat diatas zona pejalan kaki menyebabkan pejalan kaki harus turun ke jalan.



Gambar 2. Kios yang terletak diatas prasarana jalur pedestrian.

Perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan bermotor untuk pedestrian jalan Jend. Ahmad Yani adalah 0,35 meter. Material pedestrian adalah keramik dengan ukuran per keramiknya 0,40 x 0,40 meter. Material yang digunakan tidak licin, tidak menyilaukan dan mudah dalam perawatan. Akan tetapi tidak mudah menyerap air dan tidak dilengkapi dengan ubin pemandu (ubin garis-garis) dan ubin peringatan (ubin dot/bulat). Marka penyeberangan tidak terdapat pada ruas jalan ini menyebabkan pejalan kaki kesulitan dalam menyeberang.

Jalan Kartini merupakan jalan yang paling sering diakses oleh pejalan kaki dikarenakan selain deretan toko di ruas jalan ini juga terdapat pasar sayur dan buah. Keberadaan pasar ini membuat ruas jalan RA. Kartini selalu ramai dikunjungi oleh pengunjung dan hal ini berefek terhadap kebutuhan pedestrian. Namun yang terjadi sebaliknya pedestrian di jalan Kartini beralih fungsi menjadi lapak pedagang dan parkir. Berikut tinjauan terhadap sarana dan prasarana pedestrian di jalan Kartini. Sarana pedestrian yang ditinjau di lokasi jalan RA. Kartini secara visual terlihat kurang diperhatikan dan juga sebagian besar tidak tersedia.

Untuk sarana Drainase pada ruas jalan ini adalah drainase muka tanah (*surface drainage*). Kondisi drainase tidak terawat ini bisa dilihat dari sampah-sampah yang terdapat di dalam saluran drainase melalui inlet yang sudah retak atau bolong. Inlet berukuran 0,9 x 1,20 meter dan terbuat dari beton. Inlet tidak rata dengan jalur pedestrian pejalan kaki dan bolong menimbulkan gangguan sirkulasi pejalan kaki terlebih mereka yang berkebutuhan khusus.



Gambar 3. Inlet yang tidak rata, mengganggu aksesibilitas pejalan kaki.

Kondisi jalur hijau pada pedestrian ini sangat memprihatinkan. Pohon hanya ada di sisi kiri dan kanan pedestrian di awal jalur pedestrian setelahnya tidak terdapat lagi pepohonan. Di sisi sebelah kiri pohon berjarak 20 meter dan 10 meter untuk sisi kanan.

Jalan Kartini tidak memperhatikan kondisi penerangan. Penerangan di malam hari mengandalkan lampu dari toko-toko yang ada di sepanjang jalan RA. Kartini dan tiga lampu jalan yang tersedia hanya di sisi ruas jalan sebelah kiri dari arah jalan Khairil Anwar.

Pagar pengaman untuk pedestrian di Jalan RA. Kartini tidak tersedia. Sarana lainnya yang tidak tersedia adalah tempat duduk. Marka perampuan yang terdapat pada pedestrian berupa parkir saja. Sedangkan untuk aksesibilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus yang membutuhkan petunjuk dan arahan dalam mengakses pedestrian tidak tersedia. Untuk pedestrian di jalan RA. Kartini telah disediakan tempat sampah namun karena ulah pihak tidak bertanggung jawab tempat sampah tersebut rusak. Pemilik toko menyediakan tempat sampah pribadi dengan kondisi yang beragam di sepanjang pedestrian. Selain itu terdapat satu kontainer sampah yang berada di pasar sayur dan buah dengan daya tampung empat kubik.

Prasarana pedestrian di jalan kartini dimanfaatkan oleh pedagang untuk meletakkan barang dagangan dan juga area parkir. Lebar efektif pedestrian mengecil sehingga tidak bisa dimanfaatkan secara optimal oleh pejalan kaki, bahkan sebagian besar jalur pedestrian secara keseluruhan dimanfaatkan oleh pedagang. Pejalan kaki terpaksa turun ke jalan berjalan diantara kendaraan bermotor dan area parkir.. Untuk penyeberangan tidak disediakan jalur penyeberangan.



Gambar 4. Kondisi Jalur Pedestrian RA. Kartini yang tidak rata dan dimanfaatkan oleh pedagang.

Jalan W.R Supratman merupakan salah satu lokasi yang rawan kemacetan dan ruas jalan yang paling sering diakses oleh pejalan kaki karena di ruas tersebut terdapat pusat pembelanjaan berupa pasar tradisional dan deretan pertokoan.

Sarana pedestrian di ruas jalan W.R Supratman belum tersedia sepenuhnya. Drainase pada ruas jalan WR. Supratman berupa drainase muka tanah. Kondisinya tidak terawat, di dalam saluran drainase terdapat banyak sampah, inletnya yang terbuat dari papan tidak rata dengan jalur pedestrian sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki dan terdapat inlet yang terbuat dari plat besi sudah ambruk, kondisinya mengganggu dan membahayakan pejalan kaki terutama pejalan kaki yang memiliki kebutuhan khusus. Aksesibilitas pada pedestrian ini sepertinya tidak diperhatikan. Ukuran inlet drainase 0,9 x 0,9 meter dengan jarak penempatan setiap 6 meter.



Gambar 5. Kondisi Inlet Jalur Pedestrian WR. Supratman

Jalur hijau di awal ruas WR. Supratman tidak tersedia. Kondisinya gersang dan panas. Sekitar 40 meter barulah terdapat pohon palm dengan jarak 15 meter untuk pedestrian sisi kanan jalan WR. Supratman, sedang untuk sisi kiri pohon baru tersedia sekitar 60 meter dari ujung ruas jalan.

Menurut hasil wawancara keberadaan pohon dengan jarak yang sangat berjauhan dikarenakan banyaknya pohon yang mati padahal telah ditanam satu batang pohon setiap 2 pintu toko. Lampu penerangan tidak tersedia di jalur pedestrian, di malam hari penerangan hanya mengandalkan lampu dari deretan toko.

Sarana tempat duduk pada jalur pedestrian WR. Supratman tidak tersedia. Pedagang menyediakan kursi seadanya atas dasar inisiatif sendiri. Pagar pengaman tidak tersedia di pedestrian WR. Supratman, begitu juga dengan perambuan. Papan informasi. Marka yang tersedia hanya marka parkir.

Tempat sampah tidak tersedia secara menyeluruh di ruas jalan WR. Supratman. Dari awal jalan WR. Supratman sampai dengan 60 meter hanya tersedia satu tempat sampah yang terbuat dari material drum dipotong dua bagian dan diberi penyangga besi. Selanjutnya terdapat tempat sampah berjarak 15 meter, didepan toko pedagang menyediakan tempat sampah atas dasar inisiatif pribadi dengan beragam model

namun pemanfaatannya tidak maksimal, sampah masih banyak yang dibuang sembarang dan ditumpuk di depan toko ataupun dibawah tempah sampah.

Disisi kanan jalur pedestrian terdapat satu tempat sampah yang memisahkan sampah berdasarkan jenisnya, 4 komunal dan yang lainnya adalah tempat sampah inisiatif pedagang serta yang disediakan oleh pemda setempat dengan jarak 15 meter. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diperoleh informasi bahwa seharusnya di ruas jalan ini tersedia 2 sampah pemilah, tunggal 10 dan 4 komunal serta tempat sampah yang disediakan oleh pemilik toko sesuai dengan Qanun No. 5 tahun 2003. Namun, kondisi di lapangan tidak sesuai karena faktor manusia yang tidak menjaga dan juga material tempat sampah yang juga tidak tahan lama. Halte atau lapak tunggu tidak tersedia di jalur pedestrian jalan WR.Supratman, padahal jalan dilalui oleh angkutan umum.

Jalan W.R Supratman memiliki lebar 14 meter dan menggunakan sistem *on road parking* karenanya lebar efektif jalan menjadi lebih kecil, di tambah lagi kondisi pedestrian yang tidak bisa dimanfaatkan oleh pejalan kaki seutuhnya sehingga pejalan kaki turun ke bahu jalan berbaur bersama kendaraan bermotor menyebabkan kemacetan menjadi hal yang tidak bisa dihindari.

Jalur pedestrian tidak rata, kusam tanpa perawatan dan dipenuhi oleh berbagai ragam barang milik pedagang. Material untuk pedestrian ini adalah keramik tidak licin, tidak menyilaukan dan mudah dalam perawatan.

Lebar jalur pedestrian adalah 1 – 3 meter, lebar efektif 60 centimeter. Zona bagian depan gedung adalah 0,4 sampai dengan 1 meter dan zona pejalan kaki 1 sampai dengan 2,4 meter. Zona amenities untuk pedestrian tidak tersedia. Terdapat juga jalur pedestrian yang tanpa zona bagian depan gedung dan amenities, hanya memiliki zona pejalan kaki selebar 0,8 dan 1,6 meter dengan lebar efektif 0,6 meter.



Gambar 6. Kondisi Jalur Pedestrian WR. Supratman yang tidak terawat dan dimanfaatkan oleh pedagang.

Zona bagian depan gedung harus bebas dari hambatan atau berbagai objek yang mengganggu, zona ini harus dapat dideteksi oleh tuna netra. Namun, zona depan gedung jalur pedestrian WR. Supratman penuh dengan barang dagangan bahkan ada yang menutupi zona pejalan kaki.

Perbedaan ketinggian dengan jalan sebesar 0,4 sampai dengan 0,45 meter, menyebabkan pejalan kaki membutuhkan ramp untuk melaluinya. Kondisi ramp di pedestrian ini bervariasi namun tidak ada satupun yang aksesibilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus. Ukuran ramp umumnya memiliki lebar 0,5 meter dan panjang 0,8 meter serta tinggi 0,45 meter dan untuk pedestrian yang terpotong oleh jalan tidak terdapat ramp, ini menyulitkan pejalan kaki karena tingginya jalur pedestrian. Penyebrangan tidak tersedia.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kondisi sarana dan prasarana jalur pedestrian secara keseluruhan masih belum memenuhi persyaratan dan aturan yang telah ditetapkan. Kondisi jalur pedestrian tidak terpelihara dengan baik dan tidak aksesibilitas serta sarananya masih banyak yang perlu dibenahi dan disediakan.

Dampak keberadaan jalur pedestrian bagi pejalan kaki masih kurang karena terjadinya pemanfaatan jalur pedestrian untuk meletakkan barang dagangan dan pemanfaatan untuk kepentingan pribadi lainnya diluar konteks fungsi jalur pedestrian sehingga berefek terhadap lebar efektif jalur pedestrian dan kenyamanan serta aksesibilitas bagi pejalan kaki.

5.2 Saran

Pemerintah daerah perlu membuat aturan atau Qanun khusus untuk jalur pedestrian mengingat pentingnya keberadaan pedestrian namun selama ini tidak ada dasar hukum yang bisa dijadikan dasar untuk bertindak bagi stake holder.

Diperlukan penataan sarana dan prasarana pedestrian yang lebih efektif dengan memperhatikan persyaratan dan ketentuan yang berlaku serta mampu menghadirkan suasana yang aman, nyaman dan humanis bagi pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum, 2014, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Sarana dan prasarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*, Jakarta.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1999, *Pedoman Teknik Nomor: 022/T/BM/1999 Tentang Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum*, Jakarta: PT. Medisa
- Departemen Pekerjaan Umum, 1998, *Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 468/KPTS/1998 Tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan Umum dan Lingkungan*, Jakarta.
- Iswanto, D, 2006, *Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki*. Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman ENCLOSURE, Volume 5 Nomor 1. Maret 2006.
- Kusbiantoro, B.S dkk, 2007, *Kebutuhan Dan Peluang Pengembangan Fasilitas Pedestrian Pada System Jalan Di Perkotaan*. jurnal perencanaan wilayah dan kota vol. 18 No 2 Agustus 2007 hal 74 – 102.