



KAJIAN KONDISI EKSISTING FASILITAS JALUR PEDESTRIAN (STUDI KASUS JALAN SRI RATU SAFIATUDDIN BANDA ACEH)

Ruhdi Faisal^a, Lulusi^{a,*}, Teuku Riwanda Fitri^b

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

^bMahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author, email address: lulusi@unsyiah.ac.id

ARTICLE INFO

Article History:

Received 15 June 2021

Accepted 25 December 2021

Online 30 December 2021

Keywords:

Pedestrian

Safety

Health

Environment

Sri Ratu Safiatuddin Street

Banda Aceh

ABSTRACT

Sri Ratu Safiatuddin Street is one of the central areas of trade and culinary tourism in the city of Banda Aceh. The activities on this road vary, causing overcrowding and disruption to the performance of public facilities, including the pedestrian paths. The dysfunctional and dilapidated pedestrian path facilities cause pedestrians unable to fully utilize these facilities. Ideally, the existence of good and acceptable pedestrian path facilities can protect pedestrians from danger when concurrently using the street with other modes of transportation. Based on the above problems, this study aims to examine the conditions of the existing pedestrian path facilities on Sri Ratu Safiatuddin Street in order to meet the standards set by the Ministry of PUPR in the Guidelines for Technical Planning of Pedestrian Facilities Number 02/ SE/M/2018, divided into three aspects, namely safety, health, and environment. The data analysis method used is a quantitative method with quantitative descriptive analysis tools, which is to compare the standard criteria of technical planning guidelines for pedestrian facilities with the real conditions. The peak time for volume of pedestrians the highest was 105 pedestrians/15 minutes, the highest volume of pedestrians was 66 pedestrians/hour and the highest volume of two-way traffic was 1787 vehicles/hour. For the value of $PV^2 = 1,5 \times 10^8$, $P = 61,25$ (pedestrians/hour), $V = 1607$ (vehicles/hour) and an average speed of <40 km/hour, a crossing recommendation is obtained in the form of a zebra crossing. The results obtained were the condition of the existing pedestrian lane facilities on Jalan Sri Ratu Safiatuddin, which showed a value of 44,02% of the facilities that had met the standard.

©2021 Magister Teknik Sipil USK. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Kota Banda Aceh sebagai Ibukota Provinsi Aceh terus meningkatkan pembangunan di segala bidang. Hal ini berdampak besar terhadap perputaran perekonomian serta pemanfaatan tata guna lahan yang terus meningkat di sepanjang jalan perkotaan. Kawasan Peunayong merupakan wilayah sentra bisnis strategis yang didalamnya terdapat kawasan perhotelan, pertokoan, perbankan, ragam wisata kuliner, pusat oleh-oleh khasnya Aceh, dan adanya pasar induk Peunayong yang merupakan salah satu pasar tradisional terbesar di Kota Banda Aceh. Jalan Sri Ratu Safiatuddin. Jalan ini merupakan salah satu jalan utama di Kota Banda Aceh yang selalu padat dilewati berbagai jenis kendaraan. Komplek perkantoran, perbankan serta pertokoan berada di sepanjang jalur utama jalan ini. Selain itu, jalan ini juga dikenal sebagai pusat penjualan oleh-oleh khas Aceh yang bisa didapati dengan mudah di sepanjang jalan ini. Karena berbagai faktor tersebut, tidak mengherankan jika Jalan Sri Ratu Safiatuddin selalu mengalami lonjakan kunjungan

setiap tahunnya oleh wisatawan lokal maupun mancanegara.

Berdasarkan Anonim (2018) yaitu Qanun Kota Banda Aceh Nomor 2 Tahun 2018 tentang perubahan atas Qanun Kota Banda Aceh Nomor 4 Tahun 2009 tentang rencana tata ruang wilayah Kota Banda Aceh tahun 2009-2019, Jalan Sri Ratu Safiatuddin merupakan Jalan Kolektor dengan panjang total jalan hingga 340 m. Kondisi jalur pedestrian di Jalan Sri Ratu Safiatuddin telah mengalami disfungsi kinerjanya sendiri. Jalur pedestrian yang seharusnya difungsikan sebagai jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman, akan tetapi telah disalahgunakan oleh pelaku usaha yang menjadikannya sebagai lapak dagangan yang tentunya telah menghilangkan fungsi kenyamanan jalur pedestrian bagi pejalan kaki. Selain itu, keberadaan fasilitas pendukung jalur pedestrian yang tidak lengkap serta beberapa di antaranya dalam keadaan rusak dan usang tentunya juga sangat memprihatinkan dalam hal aspek kenyamanan dan kepuasan bagi pejalan kaki dalam penggunaan jalur pedestrian. Hal ini tentu menyebabkan kondisi eksisting fasilitas jalur pedestrian di Jalan Sri Ratu Safiatuddin jauh dibawah harapan jika dibandingkan dengan standar ketentuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas tujuan penelitian ini adalah ingin mengetahui kondisi eksisting jalur pedestrian dan membandingkannya dengan Peraturan Kementrian PUPR pada Pedmoman Perencanaan Teknis Fasilitas Perjalan Kaki Nomor 02/SE/M/2018. Sedangkan batasan penelitian ini hanya melakukan kajian dengan panjang jalur pedestrian 295 m, dari STA 0+045 sampai dengan STA 0+340.

2. KAJIAN PUSTAKA

Jalur pedestrian merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas serta memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki . (Ramadhan, 2018).

Unsur-unsur yang mempengaruhi kenyamanan pada sebuah jalur pedestrian menurut Unterman dalam Frans (2018), yaitu salah satunya adalah aksesibilitas berupa kemudahan yang dapat dicapai oleh orang terhadap suatu objek ataupun lingkungan. Adapun unsur-unsur yang meliputi dalam aksesibilitas fasilitas jalur pedestrian meliputi :

- a. Peniadaan hambatan dan halangan;
- b. Lebar dan bebas;
- c. Kawasan laluan dan istirahat;
- d. Kemiringan/grades;
- e. Curb ramps pada trotoar;
- f. Permukaan dan tekstur.

2.1 Jenis Jalur Pedestrian

Berbagai macam jalur pedestrian baik di dalam bangunan maupun di luar bangunan (Kurniawan, 2019) yaitu sebagai berikut:

- a. Jalur pedestrian dalam bangunan terdiri dari jalur pedestrian arah horizontal dan jalur pedestrian arah vertikal. Jalur pedestrian arah vertikal merupakan fasilitas jalur pedestrian yang menghubungkan lantai bawah dan lantai atasnya dalam bangunan seperti tangga, ramps dan sebagainya. Sedangkan jalur pedestrian arah horizontal seperti seperti koridor, hall dan sebagainya.
- b. Jalur pedestrian di luar bangunan. jika ditinjau berdasarkan fungsinya yaitu terbagi ke dalam beberapa bagian seperti (sidewalk atau trotoar), jalur penyebrangan dan lain-lain.

2.2 Fungsi Jalur Pedestrian

Menurut Murtoomo dan Aniaty dalam Listianto (2006), jalur pedestrian di kota besar berfungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain adalah:

- a. Jalur pedestrian dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas;
- b. Jalur pedestrian dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik;

- c. Jalur pedestrian sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye, dan lain sebagainya;
- d. Jalur pedestrian dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual;
- e. Jalur pedestrian mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota;
- f. Jalur pedestrian berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat.

2.3 Fasilitas Jalur Pedestrian

Kelengkapan fasilitas jalur pedestrian berupa sarana dan prasarana menurut Kementerian PUPR Nomor 02/SE/M/2018 (Anonim, 2018), tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki terbagi ke dalam 4 komponen yaitu:

1. Fasilitas utama

a. Jalur pejalan kaki/trotoar

Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm. Perhitungan lebar trotoar minimal menggunakan persamaan 1.

$$W = \frac{V}{35} + N \quad (1)$$

Keterangan :

W = lebar efektif minimum trotoar (m)

V = volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N = lebar tambahan sesuai keadaan setempat (m), ditentukan dalam **Tabel 1**.

Tabel 1. Nilai N

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi ¹⁾
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang ²⁾
0,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki rendah ³⁾

Keterangan : 1) arus pejalan kaki > 33 orang/menit/meter, dapat berupa daerah pasar atau terminal
 2) arus pejalan kaki 16-33 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah perbelanjaan bukan pasar
 3) arus pejalan kaki < 16 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah lainnya

b. Penyebrang pejalan kaki

Kriteria penyeberangan sebidang didasarkan pada rumus empiris (PV²), dengan P merupakan arus pejalan kaki yang menyeberang ruas jalan sepanjang 100 m (pejalan kaki/jam) setiap jamnya dan V merupakan arus kendaraan dua arah dalam setiap jamnya (kend/jam).

2. Fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus

World Health Organization (WHO) mendefinisikan istilah disability (disabilitas) yaitu keterbatasan atau ketidakmampuan seseorang saat melakukan suatu aktivitas, biasanya digunakan pada tingkat individu (Desiningrum, 2016).

3. Fasilitas pejalan kaki pada areal pekerjaan konstruksi

4. Fasilitas pendukung

Fasilitas pendukung antara lain rambu dan marka, pengendali kecepatan, lapak tunggu, lampu

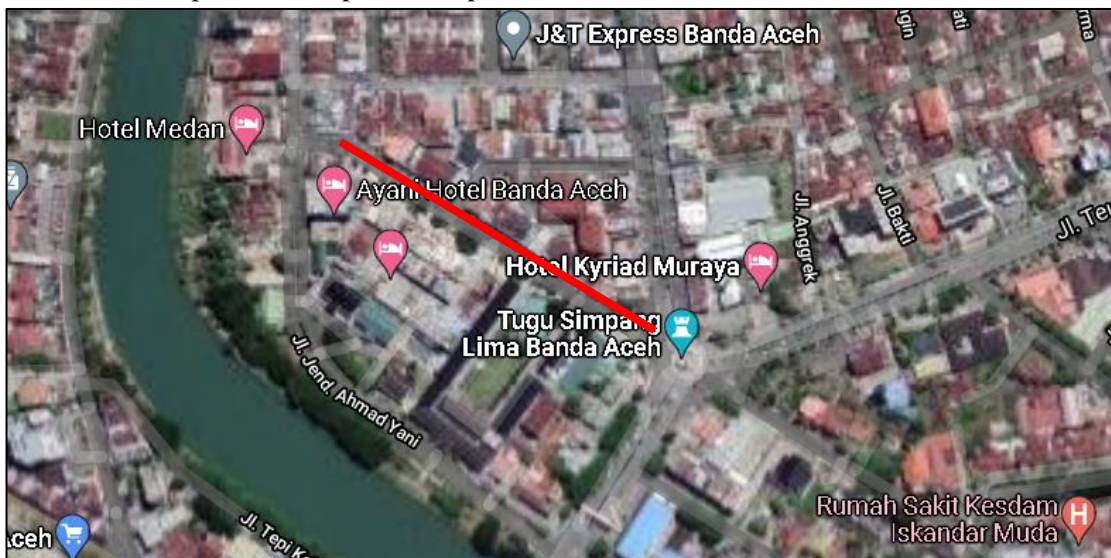
penerangan fasilitas pejalan kaki, pagar pengaman, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, halte/tempat pemberhentian bus, drainase dan *bollard* (pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan).

Rambu dan marka jalan digunakan untuk membangun sistem jalan yang dapat dipahami sepenuhnya oleh pengguna jalan atau pejalan kaki (Khisty, 2005). Tempat duduk berfungsi memberikan ruang istirahat bagi pejalan kaki setelah lelah berjalan. Tempat duduk ini diletakkan di jalur amenitas. Jalur amenitas adalah jalur pendukung ruang pejalan kaki yang dapat dimanfaatkan untuk meletakkan fasilitas pendukung jalur pejalan kaki (Handayani, 2018)

3. METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada Jalan Sri Ratu Safiatuddin Kota Banda Aceh. Jalan ini memiliki fungsi sebagai jalan kolektor dengan panjang jalan 340 meter dan lebar jalan 7,5 meter. Jalan ini bertipe 2 lajur 2 arah tak terbagi (2/2 UD) dengan lebar bahu kiri 3 meter dan lebar bahu kanan 4 meter. Penelitian ini dilakukan pada jalur pedestrian yang berada di sepanjang STA 0+045 hingga STA 0+340 dengan jarak 295 meter. Sketsa lokasi penelitian dapat dilihat pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

3.2 Proses Pengumpulan Data

Untuk memudahkan proses penelitian Jalan Sri Ratu Safiatuddin dibagi menjadi 5 segmen. Pembagian 5 segmen dapat dilihat pada **Tabel 2**. dibawah ini.

Tabel 2. Detail Pembagian Segmen Ruas Jalur Pedestrian

No	Ruas	Area	STA	Jarak
1	Kanan	Segmen 1	STA 0+045 - STA 0+192	147 m
2		Segmen 2	STA 0+192 - STA 0+340	148 m
3	Kiri	Segmen 3	STA 0+045 - STA 0+152	107 m
4		Segmen 4	STA 0+152 - STA 0+224	72 m
5		Segmen 5	STA 0+224 - STA 0+340	116 m

Jenis dan sumber data yang digunakan pada penelitian ini berupa data primer dan data sekunder. Adapun data sekunder pada penelitian ini adalah Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 02/SE/M/2018, dan denah lokasi penelitian. Sedangkan data primer pada penelitian ini yaitu:

1. Volume pejalan kaki (survei volume pejalan kaki dilaksanakan pada hari Selasa 15 Desember 2020 untuk hari kerja dan tanggal 20 Desember 2020 untuk hari libur). Waktu Puncak volume pejalan kaki dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Tabel 3. Waktu Puncak Volume Pejalan Kaki

No	Segmen	Volume Puncak (Ped/15 menit)					
		Selasa (Hari Kerja)			Minggu (Hari Libur)		
		Jam	Waktu	Total	Jam	Waktu	Total
1	Segmen 1	17.00-17.15	Sore	105	16.30-16.45	Sore	67
2	Segmen 2	17.30-17.45	Sore	60	17.45-18.00	Sore	91
3	Segmen 3	13.00-13.15	Siang	35	13.00-13.15	Siang	32
4	Segmen 4	17.15-17.30	Sore	26	17.45-18.00	Sore	21
5	Segmen 5	12.15-12.30	Siang	26	17.45-18.00	Sore	21

2. Volume pejalan kaki menyebrang (survei volume pejalan kaki menyebrang dilaksanakan pada hari Selasa 15 Desember 2020 dan hari Minggu 20 Desember 2020. Waktu Puncak volume pejalan kaki menyebrang dapat dilihat **Tabel 4**.

Tabel 4. Waktu Puncak Volume Pejalan Kaki Menyeberang

No	Waktu	Jam	Jumlah Pejalan Kaki Menyeberang	
			Hari Kerja	Hari Libur
1	Pagi	08.00-09.00	49	23
2		09.00-10.00	58	28
3	Siang	12.00-13.00	61	33
4		13.00-14.00	34	33
5	Sore	16.00-17.00	66	62
6		17.00-18.00	60	39

3. Volume lalu lintas dua arah (Survei dilakukan pada hari Selasa 15 Desember 2020 dan hari minggu 20 Desember 2020. Untuk data volume lalu lintas dua arah dapat dilihat pada **Tabel 5**. Dibawah ini.

Tabel 5. Volume Lalu Litnas Dua Arah

No	Waktu	Jam	Volume Lalu Lintas Dua Arah (kend/jam)	
			Hari Kerja (Selasa)	Hari Libur (Minggu)
1	Pagi	08.00-09.00	1352	1038
2		09.00-10.00	1467	1119
3	Siang	12.00-13.00	1524	1104
4		13.00-14.00	1215	985
5	Sore	16.00-17.00	1650	1167
6		17.00-18.00	1787	1430

4. Survei kondisi eksisting fasilitas jalur pedestrian meliputi lebar efektif dan ketinggian trotoar.

3.3 Pengolahan Data

Setelah dilakukan survei volume pejalan kaki selama 2 hari, data yang diperoleh tersebut diolah untuk mengetahui jumlah pejalan kaki yang melintasi jalur pedestrian yang ada di Jalan Sri Ratu Safiatuddin. Adapun pengolahan data survei volume pejalan kaki meliputi yaitu :

- Lebar jalur pedestrian setiap segmen
- Rekomendasi jenis jalur penyebrangan pejalan kaki
- Kondisi eksisting fasilitas jalur pedestrian pada Jalan Sri Ratu Safiatuddin dengan menggunakan analisis deskriptif kuantitatif.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting Fasilitas Jalur Pedestrian

Adapun rincian hasil observasi terhadap kondisi eksisting fasilitas jalur pedestrian di Jalan Sri Ratu Safiatuddin adalah sebagai berikut:

1. Lebar efektif jalur pedestrian dapat dilihat pada **Tabel 6.** dibawah ini.

Tabel 6. Perbandingan Lebar yang Tersedia dengan Lebar Efektif

No	Segmen	Volume Puncak (Ped/15 menit)	Lebar Jalur Pedestrian	
			Lebar Tersedia (m)	Lebar Efektif (m)
1	Segmen 1	105	3.25	1.20
2	Segmen 2	91	3.25	1.17
3	Segmen 3	35	1.15	1.07
4	Segmen 4	26	1.15	1.05
5	Segmen 5	26	1.15	1.05

2. Jalur Penyebrangan

Rekomendasi jalur penyebrangan pejalan kaki dapat dilihat pada **Tabel 7.** dan **Tabel 8.**

Tabel 7. Nilai Arus Pejalan Kaki Menyeberang dan Volume Lalu Lintas Dua Arah

Jam	P (org/jam)	V (kend/jam)	V ²	PV ²	PV ² Tertinggi
08.00-09.00	49	1352	1827904	89567296	
09.00-10.00	58	1467	2152089	124821162	Ya
12.00-13.00	61	1524	2322576	141677136	Ya
13.00-14.00	34	1215	1476225	50191650	
16.00-17.00	66	1650	2722500	179685000	Ya
17.00-18.00	60	1787	3193369	191602140	Ya

Tabel 8. Penentuan Fasilitas Jalur Penyebrangan

Jam	P	V	PV ²
09.00-10.00	58	1467	124821162
12.00-13.00	61	1524	141677136
16.00-17.00	66	1650	179685000
17.00-18.00	60	1787	191602140
Total	245	6428	
Rata-Rata	61.25	1607	
PV ²	158175001.3		Jenis Fasilitas

Berdasarkan tabel diatas hasil yang didapatkan untuk menentukan spesifikasi jenis jalur penyeberangan pada fasilitas jalur pedestrian di Jalan Sri Ratu Safiatuddin yaitu :

$PV^2 = 1,5 \times 108$ menunjukkan nilai >108

$P = 61,25$ menunjukkan nilai 50-1100

$V = 1607$ menunjukkan nilai >500

Berdasarkan nilai P, V dan PV^2 , serta ditinjau dari kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan <40 km/jam, maka rekomendasi kriteria jalur penyeberangan yang seharusnya tersedia pada fasilitas jalur pedestrian di Jalan Sri Ratu Safiatuddin sesuai dengan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki yang diterbitkan oleh Kementerian PUPR dengan Nomor 02/SE/M/2018 yaitu berupa zebra crossing.

3. Kondisi Eksisting Kerb Jalan dapat dilihat pada **Tabel 9** dengan ketinggian maksimal 0,15 sesuai dengan spesifikasi PUPR..

Tabel 9. Kondisi Eksisting Kerb Jalan

Fasilitas	Segmen	Standar Spesifikasi		Kondisi Eksisting	
		Lebar	Tinggi	Lebar	Tinggi
Kerb Jalan	Segmen 1			-	-
	Segmen 2	Maksimal	Maksimal	-	-
	Segmen 3	0,15 m	0,15 m	0,20 m	0,15 m
	Segmen 4			0,20 m	0,15 m
	Segmen 5			0,20 m	0,15 m

4. Ketersediaan Rambu dan Marka

Adapun gambaran kondisi ketersediaan rambu dan marka dapat dilihat pada **Tabel 10** dan **Tabel 11**. berikut ini.

Tabel 10. Ketersediaan Rambu

Fasilitas	Standar Spesifikasi Tipe Rambu	Kondisi Eksisting	
		Jenis	Jumlah
Rambu jalan	Rambu larangan	Rambu dilarang berhenti	2 unit
		Rambu dilarang parkir	3 unit
		Rambu dilarang masuk	1 unit
	Rambu peringatan	Rambu peringatan belok kiri	1 unit
		Rambu peringatan APILL	1 unit
	Rambu perintah	Rambu perintah belok kiri jalan	1 unit
		Rambu penunjuk jalan dua arah	1 unit
		Rambu penunjuk nama jalan	2 unit
	Rambu petunjuk	Rambu petunjuk area parkir	1 unit
		Rambu petunjuk biaya parkir	2 unit

Tabel 11. Marka Jalan

Fasilitas	Standar Spesifikasi		Kondisi Eksisting	
	Panjang	Lebar	Panjang	Lebar
Marka jalan	Minimal 2,5 m	Minimal 0,30 m	-	-
Marka jalan	Minimal 2,5 m	Minimal 0,12 m	3 m	0,12 m

5. Ketersediaan Lampu penerangan, Tempat sampah, drainase dan lajur hijau dapat dilihat pada **Tabel 12** sampai dengan **Tabel 15**.

Tabel 12. Kondisi Lampu Penerangan

Fasilitas	Segmen	Standar Spesifikasi		Kondisi Eksisting	
		Tinggi	Jarak	Tinggi	Jarak
Lampu Penerangan	Segmen 1			3 m	-
	Segmen 2			3 m	-
	Segmen 3	Maksimal 4 m	Setiap 10 m	-	-
	Segmen 4			-	-
	Segmen 5			-	-

Tabel 13. Ketersediaan Tempat Sampah

Fasilitas	Segmen	Standar Spesifikasi Penempatan	Kondisi Eksisting	
			Jarak	Ket
Tempat Sampah	Segmen 1		15 m	7 unit
	Segmen 2	Maksimal setiap	15 m	4 unit
	Segmen 3	20 m dan setiap	-	1 unit
	Segmen 4	persimpangan	30 m	2 unit
	Segmen 5		-	0 unit

Tabel 15. Drainase

Fasilitas	Segmen	Standar Spesifikasi Lebar	Kondisi Eksisting Lebar
Drainase	Segmen 1	Minimal 0,5 m	0,75 m
	Segmen 2		0,75 m
	Segmen 3		1,15 m
	Segmen 4		1,15 m
	Segmen 5		1,15 m

Tabel 16. Lajur Hijau

Fasilitas	Segmen	Standar Spesifikasi Lebar	Kondisi Eksisting Lebar	Ket
Lajur Hijau	Segmen 1	Minimal 1,5 m	-	Hanya ada di segmen 3
	Segmen 2		-	
	Segmen 3		3 m	
	Segmen 4		-	
	Segmen 5		-	

Fasilitas Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Keamanan (Safety)

Pada aspek keamanan untuk lebar efektif, Ketinggian jalur pedestrian dan ketersediaan rambu sudah memenuhi untuk ke 5 segmen, sedangkan untuk jalur penyeberangan, marka jalan, keberadaan halte dan bollard masih belum memenuhi pada ke 5 segmen. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 17**.

Tabel 17. Kondisi Eksisting Fasilitas Jalur Pedestrian (Aspek Keamanan)

No	Fasilitas	Kondisi Eksisting					Keterangan
		Segmen					
		1	2	3	4	5	
Aspek Keamanan (Safety)							
1	Lebar efektif	√	√	√	√	√	√ : sudah memenuhi standar x : belum memenuhi standar
2	Jalur penyeberangan	x	x	x	x	x	
3	Kerb jalan	x	x	√	√	√	
4	Ketinggian jalur pedestrian	√	√	√	√	√	
5	Ketersediaan rambu	√	√	√	√	√	
6	Marka jalan	x	x	x	x	x	
7	Lampu penerangan	√	√	x	x	x	
8	Keberadaan halte	x	x	x	x	x	
9	Bollard	x	x	x	x	x	

Fasilitas Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kesehatan (Healthy)

Berdasarkan Aspek kesehatan untuk ke 5 segmen belum memenuhi standar Kementerian PUPR dengan Nomor 02/SE/M/2018. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 14**.

Tabel 14. Kondisi Eksisting Fasilitas Jalur Pedestrian (Aspek Kesehatan)

No	Fasilitas	Kondisi Eksisting					Keterangan
		Segmen					
		1	2	3	4	5	
Aspek Kesehatan (Healthy)							
1	Tempat sampah	√	√	x	x	x	√ : sudah memenuhi standar x : belum memenuhi standar
2	Lajur disabilitas	x	x	x	x	x	
3	Tempat duduk	x	x	x	x	x	

Fasilitas Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Lingkungan

Berdasarkan aspek lingkungan, terdapat fasilitas yang telah memenuhi standar pada segemen 3, sedangkan pada segeman lainnya masih belum memenuhi pada poin lajur hijau. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 15**.

Tabel 15. Kondisi Eksisting Fasilitas Jalur Pedestrian (Aspek Lingkungan)

No	Fasilitas	Kondisi Eksisting					Keterangan
		Segmen					
		1	2	3	4	5	
Aspek Lingkungan (Environment)							
1	Pelindung cuaca/peneduh	√	√	√	√	√	√ : sudah memenuhi standar
2	Drainase	√	√	√	√	√	
3	Lajur Hijau	x	x	√	x	x	x : belum memenuhi standar

Persentase Fasilitas Yang Telah Memenuhi Standar

Berdasarkan hasil pengamatan dan perhitungan dapat diketahui sekitar 44,02 % fasilitas jalur pedestrian yang berada di sepanjang Jalan Sri Ratu Safiatuddin telah memenuhi standar kementerian PUPR Nomor 02/SE/M/2018. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 16**.

Tabel 16. Persentase Fasilitas Yang Telah Memenuhi Standar

No	Segmen Jalan	Jumlah Fasilitas Memenuhi	Persentase
1	Segmen 1	7	46,7%
2	Segmen 2	7	46,7%
3	Segmen 3	7	46,7%
4	Segmen 4	6	40%
5	Segmen 5	6	40%
Total			44,02%

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian dan pembahasan adalah sebagai berikut :

1. Kondisi eksisting fasilitas jalur pedestrian pada Jalan Sri Ratu Safiatuddin menunjukkan persentase sebesar 44,02% fasilitas yang telah memenuhi standar Kementerian PUPR dengan Nomor 02/SE/M/2018.
2. Lebar efektif jalur pedestrian untuk setiap segmen jalan telah memenuhi standar sebagaimana ditetapkan oleh Kementerian PUPR dengan Nomor 02/SE/M/2018.
3. Berdasarkan nilai $PV^2 = 1,5 \times 108$, $P = 61,25$ (orang/jam) dan $V = 1607$ (kend/jam) serta ditinjau dari kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan <40 km/jam, rekomendasi jenis jalur penyeberangan yang seharusnya tersedia di Jalan Sri Ratu Safiatuddin yaitu zebra crossing.
4. Waktu puncak volume pejalan kaki yang melintasi jalur pedestrian di Jalan Sri Ratu Safiatuddin rata-rata didapatkan pada waktu sore hari, dengan volume pejalan kaki tertinggi berjumlah 105 orang (ped/15 menit) pada jam 17.00-17.15 WIB pada segmen 1.
5. Volume pejalan kaki menyeberang tertinggi didapatkan pada hari kerja berjumlah 66 orang/jam yaitu pada jam 16.00-17.00 WIB, sedangkan volume pejalan kaki menyeberang tertinggi pada hari libur berjumlah 62 orang/jam yang didapatkan pada jam 16.00-17.00 WIB.

6. Volume lalu lintas dua arah tertinggi didapatkan pada hari kerja berjumlah 1787 kendaraan/jam pada jam 17.00-18.00 WIB, sedangkan volume lalu lintas dua arah tertinggi pada hari libur berjumlah 1430 kendaraan/jam yang didapatkan pada jam 16.00-17.00 WIB.

Adapun saran dari hasil penelitian dan pembahasan, di antaranya :

1. Diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi instansi terkait dalam peningkatan pelayanan fasilitas umum khususnya jalur pedestrian.
2. Menciptakan kawasan kota yang ramah terhadap pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan intensitas pejalan kaki yang dapat menjadi salah satu cara dalam pengendalian lalu lintas dan lingkungan.
3. Perlunya pemanfaatan jalur pedestrian sebagaimana fungsinya agar pejalan kaki dapat menggunakan fasilitas jalur pedestrian secara penuh.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2018. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 Tahun 2018. *Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki*. Jakarta.
- Anonim. 2018. Qanun Kota Banda Aceh No. 2 Tahun 2018. *Perubahan atas Qanun Kota Banda Aceh Nomor 4 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Banda Aceh Tahun 2009-2029*. Banda Aceh.
- Desiningrum, D.R. 2016. *Psikologi anak berkebutuhan khusus*. Psikosain, Yogyakarta.
- Handayan,. S., Irwansyah, M., Isya, M., 2018. Tinjauan sarana dan prasarana jalur pedestrian di kawasan Peunayong, Banda Aceh. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan (JARSP)*. 1 (1), pp. 72-80.
- Khisty, C. J., dan Lall, B. K. 2003. *Dasar-dasar rekayasa transportasi Edisi Ketiga*, terjemahan Fidel Miro. Erlangga, Jakarta.
- Kurniawan, H., Pramasah D. 2019. Hubungan fungsi dan kenyamanan jalur pedestrian (Studi kasus jalur pedestrian jalan Jenderal Soeprapto Muka Kuning Kota Batam). *Sigma Teknika*. 2(1), pp.95-105.
- Listianto, T. I. P. 2006. *Hubungan Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian (Studi Kasus Jl. Pahlawan Semarang)*. Tesis, Universitas Diponegoro. Semarang
- Ramadhan, M., A., dkk. 2018. Penataan sistem jalur pejalan kaki di Universitas Negeri Yogyakarta. *Informasi dan Ekspose Hasil Riset Teknik Sipil dan Arsitektur (INERSIA)*.14(1), pp.101-117.