

EVALUASI PEMENUHAN STANDAR TEKNIS FASILITAS PEJALAN KAKI PADA KAWASAN KUANINO KUPANG

Krisantus Satrio Wibowo Pedo

*Program Studi Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Widya Mandira, Jl. A. Yani 50-52
email:kris.satriopedo@gmail.com*

Abstrak: Kawasan Kuanino di Kota Kupang merupakan daerah yang padat akan aktivitas perdagangan barang dan jasa. Kemudahan akan akses terhadap kawasan ini didukung oleh berbagai fasilitas prasarana transportasi yang ada. Satu hal yang menjadi perhatian adalah akses terhadap prasarana fasilitas pejalan kaki yang sering mendapatkan prioritas terakhir dalam pengembangan prasarana transportasi jalan. Fasilitas pejalan kaki dapat dikatakan sudah baik apabila memenuhi standar teknis perencanaan yang mengakomodir semua kalangan masyarakat termasuk kaum disabilitas. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi pemenuhan fasilitas pejalan kaki yang ada terhadap standar teknis pelayanan minimal berdasarkan ketentuan dan pedoman yang berlaku. Metode penelitian menggunakan evaluasi kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki terhadap standar kriteria fasilitas pejalan kaki Berdasarkan aspek kriteria menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014. Hasil penelitian menunjukkan aspek keamanan (beda tingg dan ubin pemandu kaum difasbel), aksesibilitas (gangguan pada trotoar), konektivitas (fasilitas penyeberangan) dan penunjang masih belum memnuhi kriteria standar teknis, sehingga perlu adanya perbaikan fasilitas pejalan kaki pada Jl. Jend. Sudirman (Kuanino) dengan basis model 3E yaitu rekayasa (*engineering*), edukasi (*education*) dan penindakan (*enforcement*).

Kata Kunci: fasilitas pejalan kaki, trotoar, standar teknis

Abstract: *The Kuanino area in Kupang City is an area that is dense with goods and services trading activities. The ease of access to this area is supported by various existing transportation infrastructure facilities. One thing of concern is access to pedestrian infrastructure, which often gets the last priority in the development of road transport infrastructure. Pedestrian facilities can be said to be good if they meet technical planning standards that accommodate all levels of society, including people with disabilities. The purpose of this study was to evaluate the fulfillment of existing pedestrian facilities to the minimum technical service standards based on applicable regulations and guidelines. The research method uses an evaluation of the existing condition of pedestrian facilities against the standard criteria for pedestrian facilities. 03/PRT/M/2014. The results of the study show that the safety aspects (height differences and guiding tiles for people with disabilities), accessibility (disruption to the sidewalk), connectivity (crossing facilities) and support still do not meet the technical standard criteria, so it is necessary to improve pedestrian facilities on Jl. Gen. Sudirman (Kuanino) based on the 3E model, namely engineering, education and enforcement.*

Keywords: *pedestrian facilities, walkways, technical standards.*

1. PENDAHULUAN

Kawasan Kuanino di Kota Kupang merupakan daerah yang padat akan aktivitas perdagangan barang dan jasa. Kawasan yang

terletak pada Jl. Jend. Sudirman ini memiliki daya tarik yang sangat tinggi sehingga berpengaruh pada tingginya aktivitas komersil seperti lalu lintas kendaraan bermotor dan pejalan kaki.

Tersedianya berbagai macam jenis kegiatan dalam satu kawasan ini menyebabkan volume perpindahan orang dari satu kegiatan ke kegiatan lainnya dalam kawasan ini cukup tinggi. Perpindahan ini dapat melalui akses kendaraan bermotor ataupun dengan akses berjalan kaki.

Kemudahan akan akses terhadap kawasan ini didukung oleh berbagai fasilitas prasarana transportasi yang ada, seperti akses jalan raya, terdapatnya rute angkutan umum dan adanya fasilitas *parkir on street* pada kedua sisi jalan. Satu hal yang menjadi perhatian adalah akses terhadap prasarana fasilitas pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki dapat dikatakan sudah baik apabila memenuhi standar teknis perencanaan dan memenuhi aspek – aspek perencanaan teknis untuk semua kalangan masyarakat, tak terkecuali kaum difabel. Dalam praktiknya tidak semua aspek dapat terpenuhi sehingga banyak permasalahan muncul. Seperti penyalahgunaan fungsi fasilitas trotoar yang menyebabkan ruang bagi pejalan kaki menjadi terganggu, belum lagi dengan kondisi fisik fasilitas pejalan kaki yang belum dikatakan memadai. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi pemenuhan fasilitas pejalan kaki yang ada terhadap standar teknis pelayanan minimal berdasarkan ketentuan dan pedoman yang berlaku.

Beberapa substansi yang menjadi pertimbangan dalam evaluasi fasilitas pejalan kaki antara lain:

- a. Fungsi manajemen lalu lintas dalam mengatur ruang dan waktu gerak antara pejalan kaki dan kendaraan sedemikian rupa sehingga minimnya konflik [4].
- b. Relevansi akan adanya inidkasi resiko kecelakaan dan/atau kematian. Evaluasi yang dilakukan terhadap fasilitas pejalan kaki adalah meminimalisir potensi kecelakaan yang terjadi. Penelitian sebelumnya mendapati hasil indeks fatalitas di salah satu jalan Kota Kupang memiliki angka indeks fatalitas sebesar 79,63% [1].

- c. Memenuhi kriteria teknis penyediaan fasilitas pejalan kaki. Pemenuhan kriteria teknis ini meliputi kualitas layanan fasilitas yang dapat memenuhi permintaan serta pemenuhan akan aspek keamanan dan kenyamanan bagi pengguna fasilitas pejalan kaki [2].

Terdapat beberapa kriteria dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki antara lain Aksesibilitas, keselamatan, kenyamanan, keindahan, kemudahan dan interaksi [2]. Fasilitas Pejalan Kaki, yang dimaksud dengan fasilitas pejalan kaki yakni terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas pendukung [6]. Fasilitas utama terdiri dari:

- a. Jalur Pejalan Kaki / Trotoar
- b. Fasilitas Penyeberangan (sebidang dan tidak sebidang)

Sedangkan fasilitas pendukung berupa rambu dan marka, pengendali kecepatan (*speed bump*), lapak tunggu, lampu penerangan, pagar pengaman, pelindung/peneduh, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, serta halte bus.

Terdapar beberapa standar teknis perencanaan fasilitas utama pejalan kaki yakni:

Lebar Efektif Minimum

Lebar efektif dari lajur pejalan kaki ditentukan oleh dimensi ruang gerak bebas dari satu orang sehingga lebar minimum trotoar agar tidak terjadi persinggungan adalah 150 cm. Secara matematis perhitungan lebar minimum trotoar adalah sebagai berikut:

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

Dengan:

W = lebar efektif minimum trotar (m)

V = volume pejalan kaki rencana/2 arah (orang/meter/menut)

N = lebar tambahan sesuai keadaan tempat (m) lihat Tabel 1

Tabel 1. Nilai N

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah pasar (bangkitan pejalan kaki tinggi)*
1,0	Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar (bangkitan pejalan kaki sedang)**
0,5	Jalan di daerah lain (bangkitan pejalan kaki rendah)***

Keterangan :

*Arus pejalan kaki > 33 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah pasar atau terminal

**Arus pejalan kaki 16-33 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah perbelanjaan bukan pasar

***Arus pejalan kaki < 16 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah lainnya.

Jika terdapat fasilitas tambahan, maka dimensi trotoar selanjutnya memiliki dimensi minimum sebagai berikut:

Tabel 2. Dimensi Minimum Trotoar Berdasarkan Lokasi

Lokasi	Arus Pejalan Kaki Maksimum	Zona				Dimensi Total (Pembulatan) (m)
		Kerb (m)	Jalur Fasilitas (m)	Lebar Efektif (m)	Bagian Depan Gedung (m)	
Jalan Arteri Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15	1,2	2,75-3,75	0,75	5-6
Jalan Kolektor Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15	0,9	2-2,75	0,35	3,5-4
Jalan Lokal	80 pejalan kaki/menit	0,15	0,75	1,9	0,15	3
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)	35 pejalan kaki/menit	0,15	0,6	1,5	0,15	2,5

(sumber: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki)

Tingkat Pelayanan Trotoar

Tingkat pelayanan trotoar merupakan suatu ukuran yang mewakili kondisi kelayakan

kapasitas trotoar dalam menampung volume pejalan kaki. Penentuan tingkat pelayanan trotoar didasarkan atas volume laju arus rata – rata pejalan kaki/menit/m yang dapat diperoleh dari persamaan:

$$V = \frac{Vp}{15 We} \dots\dots\dots (2)$$

Dengan:

V = Laju arus rata – rata (ped/mnt/m)

Vp = Volume puncak pejalan kaki (ped/15 menit)

We = Lebar efektif trotoar

Tabel 3. Tingkat Pelayanan Trotoar

LOS	Ruang (m ² /ped)	Laju Arus (ped/menit/meter)	Kecepatan (m/det)
A	≥ 5,6	≤ 16	> 78
B	≥ 3,7 – 5,6	≤ 16 – 23	> 75,6 – 78
C	≥ 2,2 – 3,7	≤ 23 – 33	> 73,2 – 75,6
D	≥ 1,4 – 2,2	≤ 33 – 50	> 68,4 – 73,2
E	≥ 0,74 – 1,4	≤ 50 – 77	> 45,6 – 68,4
F	≤ 0,74	Beragam	≤ 45,6

Kriteria Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

Berdasarkan aspek kriteria menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, maka fasilitas pejalan kaki harus memenuhi beberapa aspek yakni:

- memenuhi aspek keterpaduan sistem, penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan,
- memenuhi aspek kontinuitas dalam konektivitas antar tempat,
- memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan,
- memenuhi aspek aksesibilitas, yang direncanakan harus dapat diakses oleh

seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik.

Dengan poin prinsip perencanaan teknis yakni:

- a. memenuhi kriteria kebutuhan kapasitas
- b. memenuhi aspek ketentuan kontinuitas dan persyaratan teknis bagi seluruh pengguna termasuk penyandang disabilitas
- c. menggunakan bahan dan konstruksi yang memenuhi syarat keamanan dan mudah dalam pemeliharaan.

Tabel 4. Parameter Kriteria Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

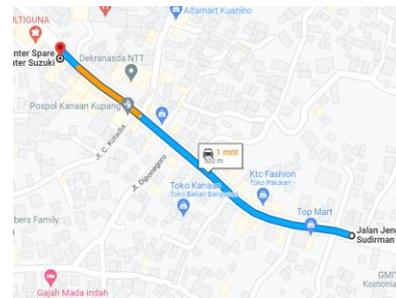
Aspek	Kode	Keterangan
Ketersediaan	A1	Ketersediaan ruang bagi pejalan kaki
Keamanan	A2	Terdapat beda tinggi 15-20 cm
	A3	Permukaan trotoar tidak licin
	A4	Terdapat ubin pemandu bagi kaum difabel
Kenyamanan	A5	Lebar trotoar > 1,5 m
	A6	Tingkat Pelayanan < C
Aksesibilitas	A7	Tidak terdapat gangguan pada trotoar
	A8	Terdapat ramp kelandaian maks. 12%
Konektivitas	A9	Trotoar terhubung dengan simpul transportasi umum
	A10	Terdapat penyeberangan sebidang/ pelican / JPO
	A11	tersedianya fasilitas penyeberangan bagi kaum disabilitas
Penunjang	A12	Terdapat fasilitas lampu penerangan/ 10 meter
	A13	Terdapat tempat duduk / jarak 10 m
	A14	Terdapat tempat sampah/ jarak 20 m
	A15	Terdapat fasilitas peneduh

(sumber: Kementerian Pekerjaan Umum, 2014, diolah)

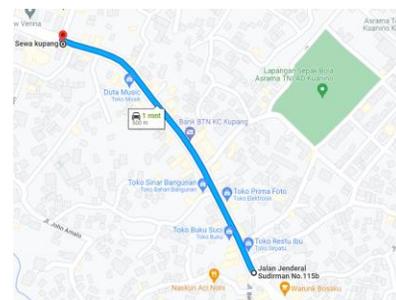
2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode evaluasi kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki terhadap standar kriteria fasilitas pejalan kaki dengan aspek penilaian seperti yang tertera pada Table 4 [2]. Data yang digunakan dalam analisis adalah data primer berupa volume pejalan kaki serta geometrik dan kelengkapan fasilitas pejalan kaki. Penelitian ini dilaksanakan di Jl. Jend. Sudirman (Kuanino) Kota Kupang, dan dibagi atas 10 segmen masing – masing segmen sepanjang 100 m dan dilaksanakan pada Bulan Maret 2022.

Penilaian terhadap aspek – aspek kriteria teknis (Tabel 4) diperoleh berdasarkan persepsi penilaian 10 orang pengamat terhadap kesesuaian kriteria teknis fasilitas pejalan kaki dengan kondisi eksisting. Skala penilaian yang digunakan adalah antara 0-100%. Dengan skala 0% mewakili kondisi tidak sesuai dan 100% mewakili kondisi sesuai terhadap aspek kriteria teknis.



Gambar 1. Segmen 1-5 (sumber: Google Maps)

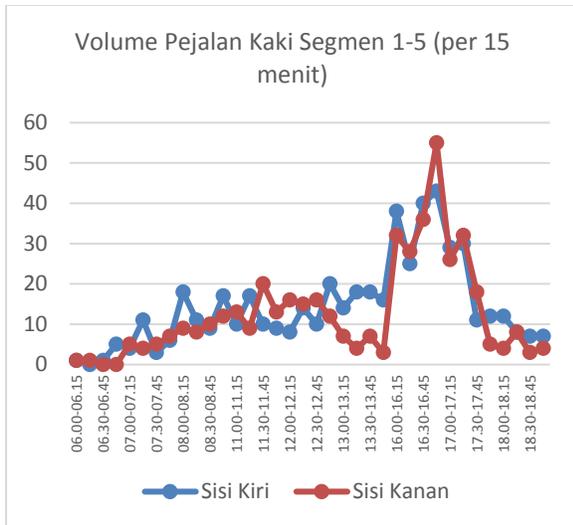


Gambar 2. Segmen 6-10 (sumber: Google Maps)

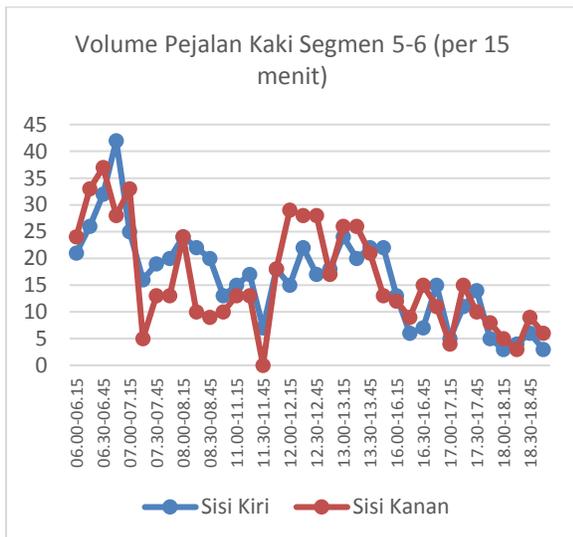
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Tingkat Pelayanan

Data volume lalu lintas diperoleh berdasarkan pencacahan data lapangan pada lokasi yang terbagi atas 4 titik teramai untuk kedua sisi trotoar. Hasil volume tertinggi dapat dilihat pada Gambar 3 dan 4.



Gambar 3. Volume Pejalan Kaki per 15 Menit Segmen 1-5



Gambar 4. Volume Pejalan Kaki per 15 Menit Segmen 5-6

Berasarkan hasil volume pejalan kaki pada 4 titik maka hasil tertinggi ialah pada segmen 1-5 pada sisi kiri = 43 dan sisi kanan = 55, sedangkan pada segmen 5-6 pada sisi kiri = 42 dan sisi kanan = 37. Dengan menggunakan persamaan 2 maka perhitungan tingkat pelayanan dapat diperoleh dengan anggapan bahwa kondisi terburuk jika ada hambatan pada trotoar dianggap menghambat sebagian dari lebar eksisting. Hasil perhitungan tingkat pelayanan trotoar dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Tingkat Pelayanan Trotoar Per Segmen

Kondisi		W	We	V	LoS
Segmen 1	Kiri	1,5	0,75	3,82	A
	Kanan	1,5	0,75	3,82	A
Segmen 2	Kiri	1	0,5	5,73	A
	Kanan	1,5	0,75	3,82	A
Segmen 3	Kiri	1	0,5	5,73	A
	Kanan	1	0,5	5,73	A
Segmen 4	Kiri	1	0,5	5,73	A
	Kanan	1	0,5	5,73	A
Segmen 5	Kiri	1,5	0,75	3,82	A
	Kanan	1,5	0,75	3,82	A
Segmen 6	Kiri	1	0,75	3,73	A
	Kanan	1,5	0,75	3,73	A
Segmen 7	Kiri	1,5	0,5	5,60	A
	Kanan	1,5	0,75	3,73	A
Segmen 8	Kiri	1	0,5	5,60	A
	Kanan	1,5	0,5	5,60	A
Segmen 9	Kiri	1,5	0,5	5,60	A
	Kanan	1	0,5	5,60	A
Segmen 10	Kiri	1,5	0,75	3,73	A
	Kanan	1,5	0,75	3,73	A

Berdasarkan hasil perhitungan tingkat pelayanan trotoar, lebar efektif pada perumpamaan kondisi terburuk masih dapat melayani volume pejalan kaki dengan kategori rerata tingkat pelayanan adalah A. Sehingga dengan hasil anggapan pada lebar efektif, maka

lebar eksisting juga menghasilkan rerata tingkat pelayanan adalah A.

3.2 Kesuaian Standar Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

Dengan menggunakan hasil survei pengamatan pada lokasi per segmen maka perhitungan kesesuaian standar teknis pada Tabel 4 diperoleh dari nilai anggapan pengamat terhadap kondisi eksisting dilapangan. Kemudian persentase penilaian direrata untuk kedua sisi trotoar. Hasil penialain kesesuaian fasilitas pejalan kaki terhadap standar teknis dapat dilihat pada Tabel 6 dan 7.

Tabel 6. Penilaian Aspek Keamanan, Kenyamanan dan Aksesibilitas Fasilitas Pejalan Kaki

Aspek	Keterse-diaan				Keamanan		Kenyamanan		Aksesibilitas	
	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8		
Segmen										
1	85	0	100	0	100	100	50	100		
2	90	40	100	0	50	100	70	95		
3	100	20	100	0	0	100	0	100		
4	100	0	100	0	0	100	60	100		
5	70	0	100	0	100	100	50	100		
6	80	40	100	0	55	100	35	85		
7	85	15	100	0	100	100	50	100		
8	85	10	100	0	50	100	40	100		
9	70	5	100	0	50	100	0	100		
10	70	10	100	0	80	100	55	100		
Rerata Per Kode Aspek	83,5	14	100	0	59	100	41	98		
Rerata Per Aspek	83,5	38,0			79,3		69,5			

Tabel 7. Penilaian Aspek Konektivitas dan Penunjang Fasilitas Pejalan Kaki

Aspek	Konektivitas			Penunjang			
	A9	A10	A11	A12	A13	A14	A15
Segmen							
1	100	100	0	0	0	0	0
2	100	0	0	0	0	0	0
3	100	0	0	0	0	0	0
4	100	0	0	0	0	0	0
5	100	0	0	0	0	0	0
6	100	100	0	0	0	0	0
7	100	0	0	0	0	0	0
8	100	0	0	0	0	0	0
9	100	0	0	0	0	0	0
10	100	0	0	0	0	0	0
Rerata Per Kode Aspek	100	20	0	0	0	0	0
Rerata Per Aspek	40,0			0,0			

Berdasarkan hasil penilaian pada Tabel 6 dan 7 maka dapat dijabarkan penjelasan sebagai berikut:

3.2.1 Aspek Ketersediaan

Aspek ketersediaan yakni ketersediaan ruang bagi pejalan kaki untuk berjalan kaki diatas permukaan lebar tertentu. Aspek ketersediaan pada Jl. Jend. Sudirman dengan sampel sebanyak 10 segmen mencapai 83,5%, sehingga hasil ini menunjukkan masih adanya ruang bagi pejalan kaki untuk melakukan aktivitas berjalan kaki. Permukaan trotoar didominasi oleh permukaan block terkunci dan permukaan beton yang digunakan sebagai ramp kelandaian jalan masuk ke pertokoan.

3.2.2 Aspek Keamanan

Pada aspek keamanan terdapat 3 parameter penilaian yakni pertama kesesuaian terhadap tinggi trotoar 15-20 cm yang menunjukkan hasil rerata kesesuaian sebesar 14%, hal ini menunjukkan masih kurangnya kesesuaian beda tinggi trotoar.

Kedua, parameter terhadap permukaan trotar tidak licin. Hasil menunjukkan 100% permukaan tortoar pada lokasi tidak licin.

Ketiga, parameter terhadap ketersediaan ubin pemandu bagi kaum difabel, hasil menunjukkan bahwa tidak tersedia (0%) fasilitas ubin pemnadu bagi kaum disabilitas.

3.2.3. Aspek Kenyamanan

Terdapat 2 parameter pengukur dalam aspek kenyamanan yakni pertama trotoar memiliki lebar bersih $\geq 1,5$ m sesuai dengan batas minimal lebar trotoar pada dokumen pedoman perencanaan [2]. Hasil penelitian menunjukkan kesesuaian sebesar 59%.

Parameter kedua adalah kesesuaian lebar efektif trotoar dalam menampung volume pejalan kaki. Hasil perhitungan penilaian parameter ini diambil berdasar hasil perhitungan tingkat pelayanan trotoar pada Tabel 5. Berdasarkan

hasil perhitungan tingkat pelayanan trotoar, semua segmen memiliki rerata tingkat pelayanan = A.

3.2.4. Aspek Aksesibilitas

Pada aspek aksesibilitas penilaian didasarkan atas kemudahan pejalan kaki dalam mengakses fasilitas. Pertama penilaian terhadap ketidakadaan gangguan pada trotoar, hasil menunjukkan kesesuaian sebesar 41%. Hasil menunjukkan kondisi fasilitas yang salah digunakan oleh pedagang dan pengusaha sekitar untuk membelanjakan ataupun memarkir kendaraan pada badan trotoar.

Aspek kedua yakni adanya ramp kelandaian maksimum sebesar 12%, hasil menunjukkan bahwa sebesar 98% fasilitas trotoar pada lokasi penelitian memiliki kelandaian yang didominasi oleh kelandaian pada jalan masuk ke pusat perdagangan.

3.2.5. Aspek Konektivitas

Pada aspek konektivitas, parameter pertama adalah keterhubungan fasilitas pejalan kaki dengan simpul transportasi umum, hasil menunjukkan bahwa kesesuaian sebesar 100%.

Parameter kedua terdapat penyeberangan sebidang/pelican/JPO, dari 10 segmen hanya 20% saja yang memenuhi kriteria ini.

Parameter ketiga, tersedianya fasilitas penyeberangan bagi kaum disabilitas, hasil menunjukkan semua segmen tidak memenuhi parameter ini.

3.2.6. Aspek Penunjang

Pada aspek penunjang terdapat 4 parameter penilaian yakni terdapat fasilitas lampu penerangan setiap 10 m, tersedianya tempat duduk / 10 m, terdapat tempat sampah/ 20 m dan terdapat fasilitas peneduh bagi pejalan kaki, dari semua segmen tidak ada yang memenuhi 4 parameter ini.

3.3. Strategi Pengembangan Fasilitas Pejalan Kaki

Berdasarkan deskripsi mengenai kesesuaian kriteria teknis fasilitas pejalan kaki di atas maka dapat dikatakan bahwa kondisi fasilitas pejalan kaki masih belum memenuhi standar kriteria teknis. Hal yang paling menonjol adalah ketidaksesuaian fasilitas yang ada terhadap aspek keamanan, aksesibilitas, konektivitas dan penunjang. Sehingga perlu adanya pengembangan fasilitas pejalan kaki dengan basis model 3E yaitu rekayasa (*engineering*), edukasi (*education*) dan penindakan (*enforcement*) [3].

a. Rekayasa (*engineering*)

Pengembangan pada rekayasa adalah dengan meningkatkan kualitas pelayanan pada fasilitas pejalan kaki. Permasalahan yang terdapat pada fasilitas pejalan kaki di Jl. Jend. Sudirman (Kuanino) adalah kurangnya pemenuhan akan aspek keamanan, dimana masih kurangnya keamanan pada beda tinggi trotoar yang diakibatkan karena muka jalan yang semakin tinggi karena *overlay* namun tidak diikuti dengan peremajaan fasilitas trotoar. Kemudian tidak adanya ubin pemandu bagi kaum disabilitas, mengisyaratkan ketidaksetaraan hak bagi kaum disabilitas dalam mengakses trotoar dengan aman. Aspek lain seperti kenyamanan pada parameter lebar minimal trotoar 1,5 m serta konektivitas dan penunjang masih dikatakan kurang, sehingga pada aspek rekayasa ini dapat dilakukan pemenuhan kriteria ini dengan menyediakan lebar minimal 1,5 m pada trotoar secara menyeluruh, menyediakan fasilitas penyeberangan sebidang/pelican/JPO bagi pejalan kaki dan kaum disabilitas serta fasilitas penunjang untuk meningkatkan aspek kenyamanan seperti tempat duduk, lampu penerangan, tempat sampah dan tempat berteduh.

b. Edukasi (*education*)

Pada aspek edukasi perlu adanya perbaikan pola pikir atau persepsi pengguna fasilitas

dalam menggunakan fasilitas yang ada, agar tidak terjadi penyalahgunaan fasilitas seperti yang sudah terjadi yakni aktivitas perdagangan dan parkir di atas trotoar.

c. Penindakan (*enforcement*).

Penindakan merupakan aspek terakhir dalam menindaklanjuti penyalahgunaan fasilitas. Penindakan yang perlu dilakukan adalah perbaikan peraturan yang ada serta perbaikan kinerja aparat dalam menindaklanjuti pelanggaran yang terjadi yang selama ini masih belum berjalan dengan baik.

Dalam implementasi perbaikan fasilitas pejalan kaki di atas maka perlu adanya kerjasama yang baik antara pemerintah selaku pemilik dan pengatur fasilitas dengan masyarakat selaku pengguna fasilitas pejalan kaki demi mencapai pengelolaan fasilitas secara efektif dan efisien.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat aspek – aspek yang memenuhi kriteri teknis fasilitas pejalan kaki namun masih banyak aspek yang belum memenuhi kriteria.

Berdasarkan parameter aspek kriteria secara keseluruhan ketersediaan fasilitas trotoar sudah mencapai 84%. Aspek keamanan masih belum terpenuhi pada parameter beda tinggi trotoar dan ketersediaan ubin pemandu bagi kaum disabilitas. Pada aspek kenyamanan sudah memenuhi kriteria dengan tingkat pelayanan trotoar = A. Pada aspek aksesibilitas, parameter tidak terdapatnya gangguan pada trotoar masih belum memenuhi kriteria, sedangkan pada aspek konektivitas dan penunjang sebagian besar masih belum memenuhi kriteria teknis.

Secara umum dapat dikatakan bahwa Jl. Jend. Sudirman (Kuanino) ini masih belum memenuhi aspek kriteria fasilitas pejalan kaki dan perlu adanya perbaikan fasilitas dengan basis model 3E yaitu rekayasa (*engineering*), edukasi (*education*) dan penindakan (*enforcement*) [3].

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. da Costa, D.G.N. 2006. Kajian Dampak Konsolidasi Lahan terhadap Sistem Transportasi Kota (Studi kasus Kawasan pantai Pasir Panjang, Kecamatan Kelapa Lima Kupang, NTT). Proceeding Simposium Nasional Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi ke-9. p.50-59.
- [2]. Departemen Pekerjaan Umum. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- [3]. Hurst, L.M., 2011. Motorcyclist. A literature review and exploratory analysis of fatalities and serious injury collisions in relation to motorcyclists: Implications for education, engineering and enforcement initiatives.
- [4]. Khisty, C. J & Lall, B., K. 2006. Dasar-Dasar Rekayasa Lalu Lintas., Jilid 1, Penerbit Erlangga, Jakarta
- [5]. Mulyadi, A.M. & Santosa, W., 2021, Pemenuhan Standar Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kawasan Central Business District Jakarta, Jurnal Transportasi Vol. 21 No. 3 Desember 2021: 153–164
- [6]. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, 2018, No.02/SE/M/2018 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, Jakarta.