

USULAN PENATAAN JALUR PEDESTRIAN PADA KORIDOR JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN KOTA PADANG

Radhy Jufista Bahri¹⁾, Tomi Eriawan²⁾ & Ezra Aditia³⁾

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Bung Hatta
Jl. Sumatera, Ulak Karang Utara, Kec. Padang Utara, Kota Padang, Sumatera Barat

Email korespondensi : Radhybahri18@gmail.com¹⁾, tomi_slingka@ymail.com²⁾, adi@bunghatta.ac.id³⁾

ABSTRAK

Pada koridor Jalan Perintis Kemerdekaan merupakan kawasan strategis mudah dijangkau oleh masyarakat diseluruh kelurahan pada Kecamatan Padang Timur Kota Padang, sehingga menjadi jalan dengan rutinitas pejalan kaki yang cukup aktif karena koridor Jalan Perintis Kemerdekaan didominasi oleh kawasan kesehatan, pertokoan, pendidikan, dan perumahan yang menjadi pusat keramaian. Sehingga perlu pemecahan permasalahan-permasalahan Jalur Pedestrian pada Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri no 03 Tahun 2014, serta Standar/kebijakan/pedoman/dan teori yang berkaitan. Pada tahap pengumpulan data metode yang digunakan yaitu survey primer dan survey sekunder. Sedangkan metode analisis yang digunakan dalam Usulan Penataan Jalur Pedestrian Pada Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan adalah dengan menggunakan analisis kriteria terukur dan membandingkan dengan Peraturan Menteri no 03 Tahun 2014 serta Standar kebijakan penataan ruang yang berlaku lainnya, dan mencari kebutuhan lebar jalur pedestrian menggunakan rumus ketetapan dari Peraturan Menteri no 03 tahun 2014. Maka pada koridor Jalan Perintis Kemerdekaan terdapat usulan penataan dimana hasil dari keseluruhan analisis sebagian besar perlu disesuaikan dengan standar yang berkaitan dengan penyediaan dan pengembangan sarana dan prasarana jalur pedestrian sesuai dengan Peraturan Menteri no 03 tahun 2014 diantaranya yaitu ruang jalur pedestrian, lampu penerangan, tempat sampah, bolar, jalur hijau, papan informasi dan reklame.

Kata kunci : Jalur Pedestrian, Penataan, Usulan.

ABSTRACT

The Perintis Kemerdekaan street corridor is a strategic area that is easily accessible by people in the Padang Timur District, Padang City, so that it becomes a road with quite active pedestrian routines because the Perintis Kemerdekaan street is dominated by health, shopping, education, and housing areas which are the center. crowd. So it is necessary to solve the problems of Pedestrian Paths on the Independence Pioneer Road Corridor that are not in accordance with Ministerial Regulation No. 03 of 2014, as well as related standards/policies/guidelines/and theories. At the data collection stage the methods used are primary surveys and secondary surveys. While the analytical method used in the Proposed Pedestrian Arrangement in the Perintis Kemerdekaan Road Corridor is to use a measurable criteria analysis and compare it with Ministerial Regulation No. 03 of 2014 as well as other applicable spatial planning policy standards, and find out the need for pedestrian path widths using the stipulation formula of the Regulations. Minister no. 03 of 2014. So in the corridor of Jalan Perintis Kemerdekaan there is a proposed arrangement where the results of the overall analysis mostly need to be adjusted to standards related to the provision and development of pedestrian path facilities and infrastructure in accordance with Ministerial Regulation no. 03 of 2014 including the pedestrian path space , lighting, trash cans, balls, green lines, information boards and billboards.

Keywords : Pedestrian Ways, Arrangement, Proposal.

1. PENDAHULUAN

Pada koridor Jalan Perintis Kemerdekaan merupakan kawasan strategis mudah dijangkau oleh masyarakat diseluruh kelurahan pada Kecamatan Padang Timur Kota Padang, sehingga menjadi jalan dengan rutinitas pejalan kaki yang cukup aktif karena koridor Jalan Perintis Kemerdekaan didominasi oleh kawasan kesehatan, pertokoan, pendidikan, dan perumahan yang menjadi pusat keramaian, seperti aktifitas perdagangan dan jasa, pertokoan dan PKL, serta sekolah, perguruan tinggi dan rumah sakit. Tetapi kondisi pada kawasan tersebut masih kurang penataan lingkungan yang baik khususnya pada fasilitas pedestrian yang terlihat adanya hambatan sehingga mengganggu aktivitas pejalan kaki.

2. STUDI LITERATUR

2.1 Tinjauan Pustaka

Jalur Pedestrian (*pedestrian way*) berasal dari bahasa Yunani dimana berasal dari kata pedos yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, Nurhidayah Rahman (2014).

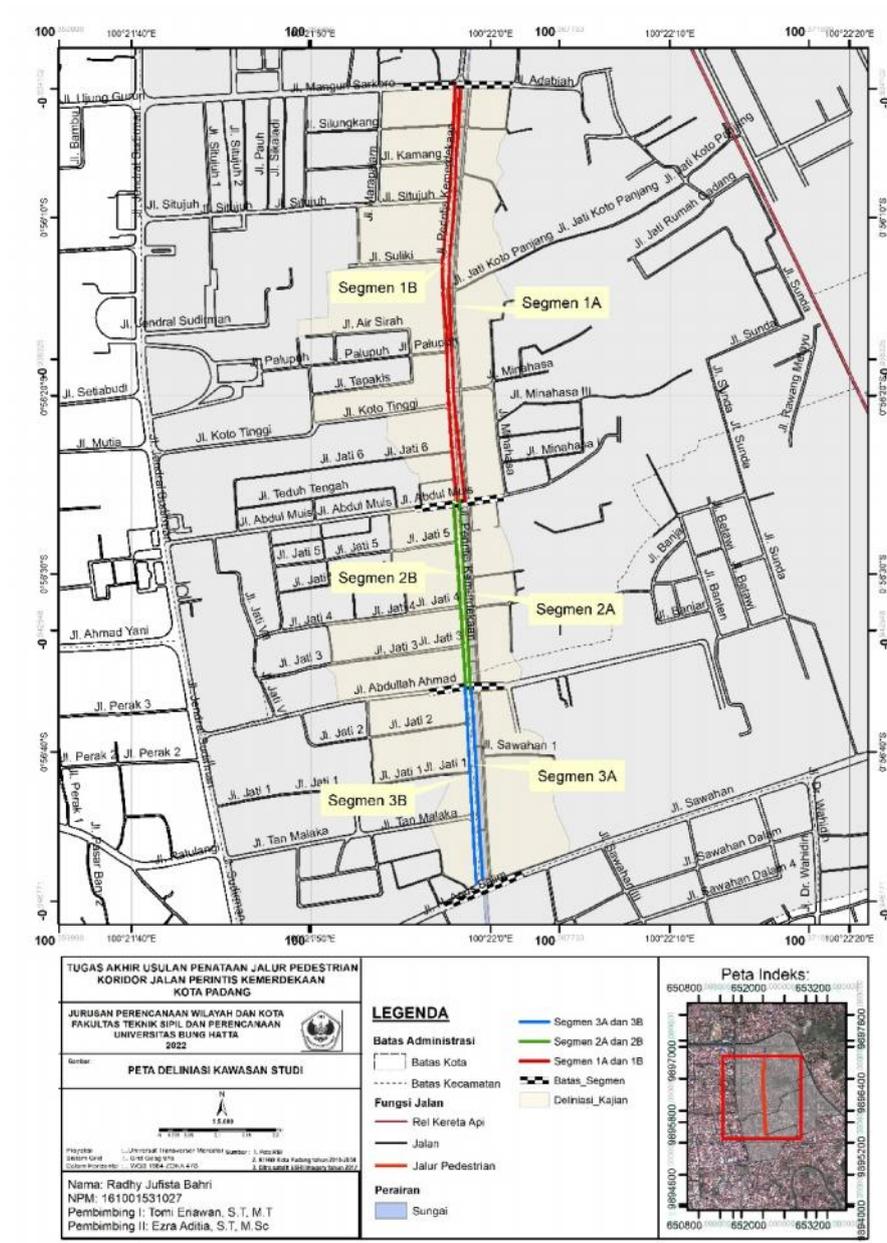
Jaringan Pejalan Kaki adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pengganti moda, Peraturan Menteri 03 tahun 2014.

2.2 Ruang Lingkup Wilayah

Adapun kawasan studi atau ruang batas kajian adalah Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan dengan panjang yaitu 1,4 km.

Adapun batasan koridor tersebut yaitu:

Sebelah Utara	: Koridor Jalan Jati Adabiah
Sebelah Selatan	: Koridor Jalan H. Agus Salim
Sebelah Timur	: Permukiman, Perdagangan dan Jasa, Pendidikan dan Kesehatan
Sebelah Barat	: Bantaran Kali



Gambar 1 peta kawasan studi koridor jalan di sepanjang koridor Jalan Perintis Kemerdekaan

2.3 Ruang Lingkup Materi

Adapun yang menjadi ruang lingkup materi yang dibahas dalam studi Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian Pada Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan ini yaitu:

- 1) Kajian tentang permasalahan eksisting jalur pedestrian seperti bentuk, ukuran, aktivitas tambahan, dan sarana pendukung.
- 2) Kajian tentang perbandingan dengan standar jalur pedestrian yang ada dan mengarahkan pada arahan penataan dan pengaturan fungsi jalur pedestrian yang sesuai dengan peruntukan sehingga menjadi salah satu pendukung aktivitas disekitar koridor Jalan Perintis Kemerdekaan.
- 3) Kajian tentang penyediaan sarana pendukung jalur pedestrian yang sesuai dengan kebutuhan dalam mendukung aktivitas disekitar Jalan Perintis Kemerdekaan.

3. METODOLOGI

Berdasarkan tujuan studi yang ingin dicapai, maka secara umum studi ini dibagi menjadi beberapa tahap, yaitu metode pengumpulan data, analisis, kesimpulan, dan rekomendasi.

3.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan cara untuk memperoleh data-data sekunder dan primer yang dibutuhkan untuk penelitian. Berikut adalah penjabaran metode pengumpulan data yang digunakan dan dibutuhkan pada masing-masing sasaran yaitu:

a. Metode Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan secara langsung diperoleh dari fakta yang ada dilapangan. Teknik ini dilakukan dengan cara mengidentifikasi kondisi fisik fasilitas pedestrian dan permasalahan yang ada dilakukan dengan cara mengamati dan meneliti kawasan studi, berupa observasi dan dokumentasi berupa foto.

b. Metode Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan melihat tinjauan pustaka (referensi), pedoman-pedoman terkait jalur pedestrian, serta kebijakan pemerintah terhadap pengembangan, penataan, dan peruntukan jalur pedestrian koridor Jalan Perintis Kemerdekaan. Data sekunder yang dibutuhkan yaitu Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang 2010-2030.

3.2 Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam mencapai tujuan dan sasaran pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Kualitatif

Analisis penyediaan atau penambahan sarana pendukung jalur pedestrian seperti hal kebutuhan jalur pejalan kaki melampaui ketentuan lebar minimum, maka lebar jalur pejalan kaki (W) dapat dihitung berdasarkan volume pejalan kaki rencana (P) yaitu volume rata-rata per menit pada interval puncak. Lebar jalur pedestrian dapat di hitung dengan persamaan.

$$W = (P/35) + n \quad (1)$$

Dimana:

P = Volume pejalan kaki rencana (orang/menit/meter)

W = Lebar jalur Pedestrian (meter)

N = Lebar tambahan

b. Pelayanan Jalur Pedestrian

Metode *Level Of Service* (LOS) atau konsep tingkat pelayanan adalah suatu konsep untuk menghitung tingkat pelayanan jalur pedestrian, dapat juga digunakan untuk tingkat pelayanan jaringan jalan. Analisis yang digunakan dalam menghitung standar pelayanan pejalan kaki yaitu:

1. Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki merupakan jumlah pejalan kaki yang melewati satu titik tertentu dalam satu menit waktu. Titik yang dilalui adalah titik yang tegak lurus terhadap lebar trotoar. Untuk mengetahui arus pejalan kaki dilakukan penjumlahan dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$Q = N / T$$

Dimana :

Q = Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit)

N = Jumlah Pejalan Kaki (orang/meter)

T = Waktu Pengamatan (menit)

2. Kecepatan Pejalan Kaki

Kecepatan pejalan kaki merupakan jarak yang ditempuh oleh pejalan kaki dalam satu satuan waktu. Dalam pengamatan ini diambil panjang penggalan pengamatan sebesar 10 meter. Untuk mengetahui kecepatan pejalan kaki dapat digunakan persamaan berikut ini :

$$V = L / t$$

Dimana :

V = Kecepatan Pejalan Kaki (meter/menit)

L = Panjang Penggal Pengamatan (meter)

t = Waktu Pengamatan (menit)

3. Kepadatan Pejalan Kaki

Kepadatan pejalan kaki merupakan jumlah pejalan kaki yang melewati suatu titik dalam satuan waktu dan dalam satuan panjang. Untuk mengetahui kecepatan pejalan kaki dapat digunakan persamaan berikut ini :

$$D = Q / V$$

Dimana :

D = Kepadatan Pejalan Kaki (orang/m²)

Q = Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit)

V = Kecepatan Pejalan Kaki (meter/menit)

4. Ruang Pejalan Kaki

Ruang pejalan kaki merupakan luas ruang rata-rata yang tersedia untuk setiap pejalan kaki. Untuk mengetahui kecepatan pejalan kaki dapat digunakan persamaan berikut ini :

$$S = V / Q \text{ atau } 1/D$$

Dimana :

S = Ruang Pejalan Kaki (m²/orang)

V = Kecepatan Pejalan Kaki (meter/menit)

D = Kepadatan Pejalan Kaki (orang/m²)

Q = Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit)

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

- a. Penghitungan analisis kebutuhan jalur pedestrian berdasarkan LOS dapat dilihat berikut ini pada tabel 1.

Tabel 1. Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan LOS

No	Segmen	Lebar Eksisting (m)	Kebutuhan (W) (meter)	Lebar Efektif (m)	Lebar Rencana (m)	Keterangan
1	Segmen 1A	1,80	1,04	1,30	0	Lebar efektif jalur pejalan kaki telah memenuhi lebar yang dibutuhkan.
2	Segmen 1B	1,50	1,05	0	1,05	Lebar efektif jalur pejalan kaki tidak memenuhi lebar yang dibutuhkan, namun lebar eksisting sudah mencukupi kebutuhan hanya saja perlu penataan.
3	Segmen 2A	1,80	1,10	1,40	0	Lebar efektif jalur pejalan kaki telah memenuhi lebar yang dibutuhkan.
4	Segmen 2B	1,50	1,11	0	1,11	Lebar efektif jalur pejalan kaki tidak memenuhi lebar yang dibutuhkan, namun lebar eksisting sudah mencukupi kebutuhan hanya saja perlu penataan.
5	Segmen 3A	1,80	0,60	1,40	0	Lebar efektif jalur pejalan kaki telah memenuhi lebar yang dibutuhkan.
6	Segmen 3B	1,50	0,54	0	0,50	Lebar efektif jalur pejalan kaki tidak memenuhi lebar yang dibutuhkan, namun lebar eksisting sudah mencukupi kebutuhan hanya saja perlu penataan.

Sumber : Hasil Analisis, 2022

- b. Penghitungan standar pelayanan berdasarkan ketentuan Permen PU No 03 Tahun 2014 yaitu dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Penghitungan standar pelayanan berdasarkan ketentuan Permen PU No 03 Tahun 2014

No	Segmen	Jalur Pejalan Kaki (S) (m ² /orang)	Kecepatan Rata-rata (V) (meter/menit)	Volume Arus Pejalan Kaki (Q) (orang/meter/menit)	Volume/ Kapasitas Rasio (D) (orang/m ²)
1	Segmen 1A	29,70	38	1,28	0,04
2	Segmen 1B	23,95	40	1,67	0,05
3	Segmen 2A	17,06	43	2,52	0,06
4	Segmen 2B	10,70	40	3,74	0,09
5	Segmen 3A	34,96	50	1,43	0,03
6	Segmen 3B	43,50	50	1,15	0,02

Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian dengan Standar LOS

1	Segmen 1A	A (Sangat Bebas)	F (Berjalan dengan sangat lambat)	A (Berjalan dengan bebas)	A (Tanpa mengganggu pengguna lainnya)
2	Segmen 1B	A (Sangat Bebas)	F (Berjalan dengan sangat lambat)	A (Berjalan dengan bebas)	A (Tanpa mengganggu pengguna lainnya)
3	Segmen 2A	A (Sangat Bebas)	F (Berjalan dengan sangat lambat)	B (Berjalan dengan nyaman)	A (Tanpa mengganggu pengguna lainnya)
4	Segmen 2B	B (Bebas)	F (Berjalan dengan sangat lambat)	B (Berjalan dengan nyaman)	B (Mulai ada gangguan kecil pengguna lainnya)
5	Segmen 3A	A (Sangat Bebas)	E (Berjalan dengan lambat)	A (Berjalan dengan bebas)	A (Tanpa mengganggu pengguna lainnya)
6	Segmen 3B	A (Sangat Bebas)	E (Berjalan dengan lambat)	A (Berjalan dengan bebas)	A (Tanpa mengganggu pengguna lainnya)

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Tabel 3. Tingkat Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Jalur Pejalan Kaki (m ² /orang)	Kecepatan Rata-rata (meter/menit)	Volume Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit)	Volume/ Kapasitas Rasio
A	≥ 12	≥ 78	≤ 6.7	≤ 0.08
B	≥ 3.6	≥ 75	≤ 23	≤ 0.28
C	≥ 2.2	≥ 72	≤ 33	≤ 0.40
D	≥ 1.4	≥ 68	≤ 50	≤ 0.60
E	≥ 0.5	≥ 45	≤ 83	≤ 1.00
F	< 0.5	< 45	variabel	1.00

Sumber : peraturan menteri pekerjaan umum nomor : 03/PRT/M/2014

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan maka dapat diketahui rencana pengaturan dan penyediaan sarana pendukung jalur pedestrian di kawasan koridor Jalan Perintis Kemerdekaan dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4. Pengaturan Dan Penyediaan Sarana Pendukung Jalur Pedestrian

No	Fasilitas Pendukung	Kebutuhan	Rencana Penempatan	Kriteria Pengaturan dan Penyediaan
1	Jalur Hijau	Sepanjang Koridor	Kawasan Studi	<ul style="list-style-type: none">) Untuk jalur perabot jalan dengan lebar 0,6 meter) Mengganti pohon dengan pot bunga dan tetap jarak sesuai dengan pohon yang di remajakan.) Jalur hijau juga tempat perabot lainnya seperti tempat sampah dll.
2	Lampu Penerangan	38 buah	Pada setiap tiang listrik yang telah ada	<ul style="list-style-type: none">) Jarak tiap 50 meter dan tinggi 10-15 meter) Pemilihan kualitas lampu penerangan) Penempatan diletakan pada sebelah kiri kawasan studi atau (pada segmen 1A, 2A, dan 3A)) Penempatan merata dan terjaminnya keamanan bagi pejalan kaki

3	Tempat Sampah	10 buah	Pada pinggir jalur pedestrian yang berdekatan dengan bangunan, dsb	<ul style="list-style-type: none">) Disediakan pada setiap titik tumpukan sampah, dan diutamakan ditempat paling rame.) Mudah dalam sistem pengangkutan) Penyediaan berdasarkan pemisahan antara sampah kering dan sampah basah atau organik dan anorganik) Tinggi tempat sampah disesuaikan
4	Perambuan dan Papan Informasi	24 buah	Pada jalur hijau	<ul style="list-style-type: none">) Terletak pada tempat terbuka dan tidak terlindung) Tidak memberikan efek silau yang ditimbulkan dari bahan yang digunakan
5	Marka	Di setiap persimpangan jalan dengan kepadatan yang tinggi (7 buah)	Pada jalur kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none">) Dimensi minimal 2,5 meter) Penggunaan pada koridor yang membutuhkan marka jalan seperti <i>zebra cross</i>) Membatasi kecepatan maksimal 40 km/jam
6	Bolar	Di setiap persimpangan jalan dengan tingkat kepadatan yang tinggi (12 buah)	Pada penghujung dan pangkal jalur pedestrian setiap segmen	<ul style="list-style-type: none">) Ditempatkan 30 cm dari kerb (batas antara jalur kendaraan dengan jalur pedestrian)) Diameter 30 cm dengan ketinggian 0,6 – 1,2 meter) Jarak penempatan sesuai dengan kebutuhan
7	Halte	Halte yang telah ada direnovasi (2 buah)	-	<ul style="list-style-type: none">) Diletakan pada kawasan potensial) Menggunakan material yang memiliki durabilitas yang tinggi seperti metal.) Radius 300 meter) Dibuat dengan dimensi yang sesuai dengan kebutuhan.

Sumber : Hasil Analisis, 2022

4. KESIMPULAN

1. Tingkat pelayanan jalur pedestrian koridor Jalan Perintis Kemerdekaan dalam kawasan studi pada umumnya sudah baik, namun perlu sedikit penambahan beberapa sarana pendukung jalur pedestrian.
2. Jalur pedestrian dalam kawasan studi tidak perlu penambahan lebar karena sudah sesuai dengan kebutuhan, namun hanya perlu dilakukan penataan pada beberapa sarana dan prasarana.
3. Ruang bebas jalur pedestrian pada kawasan studi cukup, sehingga memudahkan dalam pengaturan penambahan sarana dan prasarana jalur pedestrian dan jalur perabot jalan.
4. Sarana pendukung jalur pedestrian pada kawasan studi masih kurang dan belum diatur sepenuhnya untuk kenyamanan pejalan kaki, sementara itu prasarana pendukung jalur pedestrian pada kawasan masih terdapat permasalahan berupa hambatan samping seperti parkir kendaraan, pedagang kaki lima, serta barang-barang pertokoan.

REFERENSI

- Departemen Pekerjaan Umum, 1999, Pedoman Teknik Nomor: 022/T/BM/1999 Tentang Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum, Jakarta: PT. Medisa
- 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.

Handayani, Sri. (2018). “Tinjauan Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian di Kawasan Peunayong” dalam Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan 1 (3) hal 171-179 Jurnal Unsyiah. Banda Aceh: (<http://www.jurnal.unsyiah.ac.id/JARSP/index>)

Muslihun, Muhammad. (2013). Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pahlawan). Skripsi.

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang 2010-2030. Dinas Pekerjaan Umum Kota Padang.

Shirvani, Hamid, 1985. *The Urban Design Process, Elemen of Urban Psysical Form*, van Nostrand Reinhold Company, Nem York