

## **REKOMENDASI PENATAAN JALUR PEDESTRIAN PADA KORIDOR JALAN SUMATERA SEBAGAI AKSES UTAMA KAMPUS 1 PROKLAMATOR UNIVERSITAS BUNG HATTA**

<sup>1)</sup>Athirah Khairani, <sup>1)</sup>Zahra Hanifah Kathin, <sup>1)</sup>Tharisa Thesa Aqilla & <sup>1)</sup>Dwi Anggraini

<sup>1)</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Bung Hatta, Padang.

Email korespondensi : [athirah.khairani97@gmail.com](mailto:athirah.khairani97@gmail.com)

### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dan memberikan rekomendasi perbaikan terhadap jalur pedestrian di Koridor Jalan Sumatera, yang berfungsi sebagai akses utama ke Kampus 1 Universitas Bung Hatta. Berdasarkan observasi, kondisi jalur pedestrian menunjukkan berbagai masalah, seperti kerusakan fisik, keberadaan rumput liar, okupansi oleh pedagang kaki lima (PKL), serta penggunaan jalur oleh kendaraan bermotor yang parkir di area tersebut. Permasalahan ini berdampak pada penurunan kenyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki. Dari analisis dengan pendekatan *Level of Service* (LOS), *Level of Service* (LOS) atau Tingkat Pelayanan merupakan suatu metode yang dikembangkan oleh *Transportation Research Board* (TRB) yang bertujuan untuk mengukur kualitas pelayanan suatu fasilitas pejalan kaki. Metode ini memberikan ukuran kuantitatif dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional dalam suatu aliran lalu lintas pejalan kaki, yang mencakup okasi-faktor seperti kecepatan, waktu tempuh, kebebasan bermanuver, gangguan, kenyamanan, dan keselamatan. Didapatkan hasil bahwa kualitas jalur pedestrian berada pada tingkat pelayanan yang rendah. Untuk itu, langkah-langkah perbaikan yang direkomendasikan meliputi pembenahan infrastruktur, pembersihan rutin, pengelolaan PKL, penambahan fasilitas pendukung seperti lampu penerangan dan tempat sampah, serta penegakan aturan terkait pemanfaatan jalur pedestrian. Implementasi rekomendasi ini diharapkan dapat menciptakan jalur pedestrian yang lebih aman, nyaman, dan ramah bagi semua pengguna, sekaligus mendukung mobilitas yang berkelanjutan.

*Kata kunci : Jalur pedestrian, Koridor Jalan Sumatera, Kampus Universitas Bung Hatta, Level of Service (LOS)*

### **ABSTRACT**

*This study aims to evaluate and provide recommendations for improving the pedestrian pathway along the Sumatera Street Corridor, which serves as the main access route to Campus 1 of Bung Hatta University. Observations indicate several issues affecting the pedestrian pathway, including physical damage, overgrown grass, occupancy by street vendors and the use of the pathway by motor vehicles parked in the area. These problems reduce pedestrian comfort and safety. The analysis employs the Level of Service (LOS) approach, a method developed by the Transportation Research Board (TRB) to assess the quality of service provided by pedestrian facilities. This method offers both quantitative and qualitative measurements that describe the operational conditions of pedestrian traffic flow, considering factors such as speed, travel time, maneuverability, obstructions, comfort, and safety. The findings reveal that the pedestrian pathway currently has a low level of service. To address these issues, the recommended improvements include infrastructure enhancements, routine maintenance, management of street vendors, the addition of supporting facilities such as street lighting and trash bins, and the enforcement of regulations regarding pedestrian pathway usage. Implementing these recommendations is expected to create a safer, more comfortable, and pedestrian-friendly pathway while also promoting sustainable mobility.*

*Keywords : Pedestrian pathways, Jalan Sumatera Corridor, Bung Hatta University Campus, Level of Service (LOS)*

## 1. PENDAHULUAN

Perkembangan suatu kota tidak terlepas dari perkembangan sistem transportasinya, termasuk infrastruktur bagi pejalan kaki sebagai pengguna jalan yang paling mendasar. Menurut Shirvani (1985), pejalan kaki merupakan elemen penting dalam *urban design* yang membutuhkan ruang gerak aman dan nyaman. Hal ini diperkuat oleh Timboanometri (2012) yang menyatakan bahwa pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa Latin "*pedesterpedestris*", menjadi komponen vital dalam perencanaan transportasi perkotaan berkelanjutan.

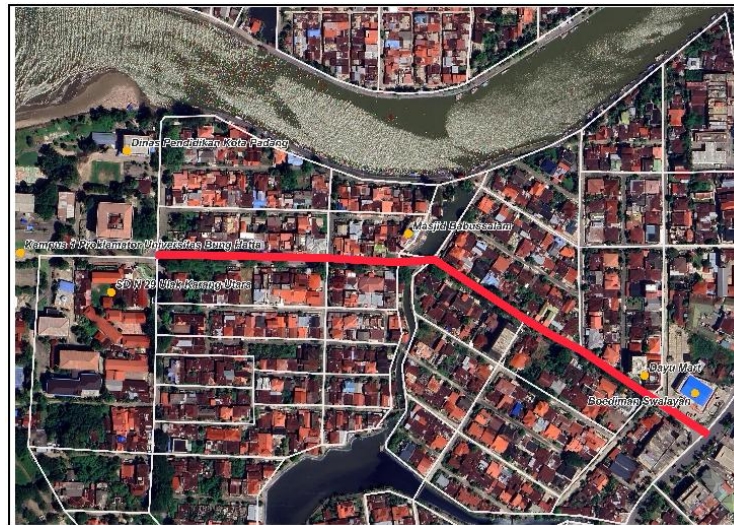
Jalur pedestrian atau trotoar merupakan fasilitas penunjang transportasi yang wajib disediakan bagi pejalan kaki. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.03/PRT/M/2014, jalur pedestrian adalah ruang yang diperuntukkan bagi pejalan kaki untuk melakukan aktivitas berjalan kaki atau aktivitas lainnya di ruang terbuka. Jalur pedestrian harus mampu mengakomodasi kebutuhan pergerakan pejalan kaki termasuk aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.

Keberadaan jalur pedestrian menjadi semakin krusial pada kawasan pendidikan tinggi, sebagaimana ditemukan pada koridor Jalan Sumatera yang menjadi akses utama menuju Kampus Proklamator 1 Universitas Bung Hatta. Sesuai penelitian Pratama (2018), kawasan kampus memerlukan jalur pedestrian yang memadai karena berfungsi ganda: sebagai prasarana transportasi dan ruang interaksi sosial. Keberadaan aktivitas perdagangan, jasa, dan permukiman di sekitar koridor ini, menurut Untermann (1984), semakin meningkatkan kebutuhan akan jalur pedestrian yang berkualitas.

Observasi awal menunjukkan kondisi eksisting jalur pedestrian di koridor Jalan Sumatera menghadapi berbagai permasalahan. Kerusakan fisik, pertumbuhan rumput liar, dan okupansi ruang oleh pedagang kaki lima (PKL) menjadi kendala utama. Kondisi ini sejalan dengan temuan Isawanto (2016) yang mengidentifikasi bahwa permasalahan pada jalur pedestrian dapat menimbulkan gangguan signifikan bagi penggunaannya. Handayani (2018) dalam penelitiannya menambahkan bahwa kondisi jalur pedestrian yang buruk berkorelasi dengan menurunnya minat berjalan kaki dan meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor.

Situasi ini dapat berdampak serius mengingat karakteristik koridor Jalan Sumatera sebagai akses utama kampus. Muslihun (2013) menyatakan bahwa kualitas jalur pedestrian yang buruk dapat menurunkan tingkat kenyamanan hingga 60% dan berpotensi menciptakan konflik antara pejalan kaki dengan pengguna jalan lainnya. Selain itu, berdasarkan penelitian Indraswara (2007), kondisi ini juga dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, terutama pada jam-jam sibuk perkuliahan.

Oleh karena itu, diperlukan kajian penataan jalur pedestrian yang komprehensif di koridor Jalan Sumatera. Zahnd (2006) menambahkan bahwa penataan jalur pedestrian harus mengadopsi pendekatan yang holistik dengan mempertimbangkan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Penataan ini diharapkan dapat mengoptimalkan fungsi jalur pedestrian sebagai prasarana transportasi yang aman, nyaman, dan berkelanjutan bagi mahasiswa Universitas Bung Hatta serta masyarakat sekitar.



Gambar 1 Peta Lokasi Studi (Koridor Jalan Sumatera, Ulak Karang Utara)

## 2. STUDI LITERATUR

Pengertian jalur pedestrian (*Pedestrian Way*) berdasarkan PERMEN PU No. 03 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Istilah jalur pedestrian (*pedestrian way*) memiliki akar kata dari bahasa Yunani, yakni 'pedos' yang berarti kaki. Oleh karena itu, pedestrian diartikan sebagai pejalan kaki atau individu yang berjalan. Sementara itu, jalan berfungsi sebagai sarana di permukaan bumi yang memudahkan pergerakan manusia, sebagaimana dijelaskan oleh Rahman, N. (2014). Di wilayah perkotaan, jaringan pedestrian merupakan jalur yang dapat digunakan oleh pejalan kaki, baik yang menyatu dengan jalan maupun yang berdiri sendiri. Jalur ini berfungsi sebagai sarana dan prasarana bagi pejalan kaki serta menghubungkan berbagai pusat aktivitas dan fasilitas transportasi pengganti moda.

Sedangkan menurut Muslihun (2013) mengatakan bahwa, dalam hal berjalan termasuk juga di dalamnya dengan menggunakan alat bantu pergerakan seperti tongkat maupun tuna netra termasuk kelompok pejalan kaki/pedestrian. Selanjutnya, Muslihun (2013) mengungkapkan bahwa pejalan kaki /jalur pedestrian merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan pejalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi. Jaringan pedestrian merupakan jalur yang digunakan oleh pejalan kaki, baik yang menyatu dengan jalan maupun yang terpisah, dan berfungsi sebagai sarana serta prasarana untuk mobilitas pejalan kaki. Jalur ini juga berperan dalam menghubungkan berbagai pusat aktivitas serta fasilitas transportasi penghubung moda, sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri 03 Tahun 2014.

Sarana pejalan kaki/jalur pedestrian (dalam PERMEN PU No.03/2014) adalah fasilitas pendukung pada jaringan pejalan kaki yang dapat berupa bangunan pada jaringan pejalan kaki/jalur pedestrian yang dapat berupa bangunan pelengkap petunjuk informasi maupun alat penunjang lainnya yang disediakan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Dimana sarana pejalan kaki/jalur pedestrian yaitu seperti: jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, dan lain sebagainya. Penyusunan tentang perencanaan dan penyediaan prasarana pejalan kaki seperti trotoar yang aman, nyaman, dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Trotoar yang layak harus memiliki lebar tertentu, bebas dari halangan, dan dilengkapi dengan penanda untuk kelompok difabel, Peraturan Menteri PUPR No. 03/PRT/M/2014.

Jalur pedestrian berfungsi sebagai ruang bagi pejalan kaki untuk melakukan aktivitas, khususnya di kawasan perdagangan. Fasilitas ini harus memiliki ruang yang memadai agar pejalan kaki dapat berinteraksi dengan lingkungan sebelum memasuki toko-toko yang ada. Meski

demikian, jalur pedestrian memiliki keterbatasan, seperti kurang efisien untuk perjalanan jarak jauh, rentan terhadap faktor cuaca, serta terpengaruh oleh arus lalu lintas kendaraan. Dalam perencanaan kota, jalur pedestrian tidak hanya berfokus pada estetika, tetapi juga memperhatikan aspek kenyamanan dengan dukungan dari aktivitas perdagangan eceran yang berperan dalam memperkuat dinamika ruang kota.

### 3. METODOLOGI

#### 3.1 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data untuk penataan dan pengelolaan kawasan pedestrian Jalan Sumatera digunakan dua metode pengumpulan data, yakni metode pengumpulan data primer dan metode pengumpulan data sekunder.

##### a) Pengumpulan Data Primer

Metode ini merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan secara langsung di lapangan dengan mengamati kondisi fisik fasilitas pedestrian serta mengidentifikasi permasalahan yang ada. Proses ini melibatkan observasi serta dokumentasi melalui foto untuk memperoleh gambaran nyata mengenai kawasan studi.

##### b) Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder dikumpulkan melalui kajian literatur yang mencakup referensi, pedoman terkait jalur pedestrian, serta kebijakan pemerintah mengenai pengembangan, penataan, dan pemanfaatan fasilitas pedestrian. Data sekunder yang dibutuhkan yaitu Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki 2023.

#### 3.2 Metode Analisis Data

##### a) Analisis Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian)

Berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Tahun 2023, ketinggian pedestrian yang sesuai untuk Jalan Sumatra adalah 0-6 cm memiliki proteksi berupa pagar, pembatas tanaman/pohon yang menerus dan/atau jalan yang hanya dikhususkan untuk pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi umum dengan pembatasan kecepatan kendaraan. Setelah adanya ketentuan ketinggian pedestrian, selanjutnya menentukan lebar dari pedestrian tersebut dengan rumus sebagai berikut.

$$W = (V/35) + N..... \quad (1)$$

di mana :

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

W = Lebar jalur Pedestrian (meter)

N = Lebar tambahan (m)

##### b) Pelayanan Jalur Pedestrian

*Level of Service* (LOS) atau Tingkat Pelayanan merupakan suatu metode yang dikembangkan oleh *Transportation Research Board* (TRB) yang bertujuan untuk mengukur kualitas pelayanan suatu fasilitas pejalan kaki. Metode ini memberikan ukuran kuantitatif dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional dalam suatu aliran lalu lintas pejalan kaki, yang mencakup 35okasi-faktor seperti kecepatan, waktu tempuh, kebebasan bermanuver, gangguan, kenyamanan, dan keselamatan.

## 1) Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki merupakan jumlah pejalan kaki yang melewati suatu titik tertentu dalam satuan waktu tertentu. Parameter ini menggambarkan tingkat permintaan terhadap fasilitas pejalan kaki pada lokasi tersebut. Arus pejalan kaki dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tata guna lahan di sekitar lokasi, waktu (jam puncak/non-puncak), dan karakteristik pedestrian.

$$Q = N / T..... \quad (2)$$

Dimana:

Q = Arus pejalan kaki (orang/meter/menit)  
 N = Jumlah pejalan kaki yang lewat (orang)  
 T = Waktu pengamatan (menit)

## 2) Kecepatan Pejalan Kaki

Kecepatan pejalan kaki adalah jarak yang dapat ditempuh pejalan kaki dalam satuan waktu tertentu.

$$V = (L / t)..... \quad (3)$$

Dimana:

S = Kecepatan pejalan kaki (meter/menit)  
 L = Panjang penggal pengamatan (meter)  
 t = Waktu tempuh pejalan kaki (menit)

## 3) Kepadatan

Kepadatan menunjukkan jumlah pejalan kaki per satuan luas area jalur pejalan kaki. Parameter ini menggambarkan tingkat kebebasan bergerak yang tersedia bagi pejalan kaki. Semakin tinggi kepadatan, semakin terbatas ruang gerak yang tersedia.

$$D = Q / V..... \quad (4)$$

Dimana:

D = Kepadatan (orang/m<sup>2</sup>)  
 Q = Arus pejalan kaki (orang/meter/menit)  
 V = Kecepatan pejalan kaki (meter/menit)

## 4) Ruang Pejalan Kaki

Ruang pejalan kaki merupakan luasan area yang tersedia untuk setiap pejalan kaki pada suatu fasilitas pedestrian.

$$S = V / Q..... \quad (5)$$

Dimana:

S = Ruang pejalan kaki (m<sup>2</sup>/orang)  
 D = Kepadatan (orang/m<sup>2</sup>)  
 Q = Arus Pejalan Kaki (orang/m/menit)



## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Kondisi Eksisting Jalur Perdestrian



Gambar 1 Jalur Pedestrian Jl. Sumatera, Ulak Karang Utara

Hasil survei yang dilakukan di Koridor Jalan Sumatera menunjukkan berbagai permasalahan pada jalur pedestrian. Data dan temuan ini menjadi dasar dalam merumuskan rekomendasi untuk penataan jalur pedestrian di kawasan tersebut. Berikut adalah hasil observasi yang diperoleh:

#### a) Hancur Karena Akar



Gambar 2 Jalur Perdestrian Jl. Sumatera, Ulak Karang Utara

Survei dilakukan pada hari Senin di jalan Sumatera, Ulak Karang Utara. Jalan ini menjadi pusat untuk anak-anak sekolah dan kuliah lewat. Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa jalur pedestrian di sekitar Jl. Sumatera banyak yang sudah hancur karena pepohonan yang tumbuh di sekitar jalur tersebut.

#### b) Dipenuhi Rumput Dan Semak



Gambar 3 Jalur Perdestrian Jl. Sumatera, Ulak Karang Utara

*Survey* dilakukan pada hari Selasa, dan menjadi jalan yang sering dilalui oleh anak-anak kuliah dan sekolah. Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa jalur perdestrian di sekitar jalan Sumatera sudah banyak yang di penuh oleh Semak belukar dan rerumputan liar.

c) Masalah PKL Berjualan Di Atas Jalur Perdestrian



Gambar 4 Jalur Perdestrian Jl. Sumatera, Ulak Karang Utara

*Survey* dilakukan pada hari Senin, jalan ini menjadi jalan yang memang sering dilalui dan menjadi pusat oleh anak-anak sekolah dan kuliah. Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa masih ada pedagang kaki lima (PKL) yang berdagang di sekitar jalur perdestrian Jl. Sumatera Ulak Karang Utara.

d) Menjadi Tempat Pemberhentian Untuk Kendaraan Sepeda Motor



Gambar 5 Jalur Perdestrian Jl. Sumatera, Ulak Karang Utara

*Survey* dilakukan pada hari Senin, dan jalan ini menjadi pusat oleh anak-anak sekolah dan kuliah. Apalagi jalan diatas adalah jalan persimpangan dari jalan utama. Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa masih ada motor dan mobil yang memberhentikan kendaraan nya di jalur pedestrian Jl. Sumatera Ulak Karang Utara.

e) Jalur Perdestrian Dalam Kondisi Baik Hanya Sedikit



Gambar 6 Jalur Perdestrian Jl. Sumatera, Ulak Karang Utara



Survey dilakukan pada hari Senin, dan menjadi jalan yang sering dilalui oleh anak-anak kuliah dan sekolah. Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa hanya sedikit jalur perdestrian di Jl. Sumatera yang tertinggal. Sebagian jalur pedestrian sudah banyak yang hancur karena akar pepohonan yang tumbuh dan rerumput liar yang tumbuh.

#### 4.2 Perhitungan Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian

1. Penghitungan analisis kebutuhan jalur pedestrian berdasarkan LOS dapat dilihat berikut ini :

**Tabel 1.**  
Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan LOS

No	Segmen	Lebar Eksisting (m)	Kebutuhan (W) (meter)	Lebar Efektif (m)	Lebar Rencana (m)	Keterangan
1	1A	2	1,01	0	1,01	Lebar fungsional jalur pedestrian tidak memenuhi ketentuan yang diperlukan. Namun, lebar eksisting sudah memenuhi kebutuhan hanya saja perlu penataan kembali.
2	1B	1,5	1	0,5	0	Lebar fungsional jalur pedestrian telah memenuhi ketentuan yang diperlukan.
3	2A	2,5	0,5	1,5	0	Lebar fungsional jalur pedestrian telah memenuhi ketentuan yang diperlukan.
4	2B	2	0,5	1,5	0	Lebar fungsional jalur pedestrian telah memenuhi ketentuan yang diperlukan.
5	3A	2	0,51	1	0	Lebar fungsional jalur pedestrian telah memenuhi ketentuan yang diperlukan.
6	3B	2	0,5	0,5	0	Lebar fungsional jalur pedestrian telah memenuhi ketentuan yang diperlukan.

Sumber: Hasil Analisis, 2024

2. Penghitungan standar pelayanan berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

**Tabel 2.**  
Analisis Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki

No	Segmen	Rata-rata Arus (Q)	Rata-rata Kecepatan (V)	Rata-rata Kepadatan Pejalan Kaki (D)	Rata-rata ruang pejalan kaki (S)
1	1A	0,26	43,47	0,006	206,19
2	1B	0,02	20,94	0,001	508,03
3	2A	0,13	44,24	0,003	473,25
4	2B	0,04	32,18	0,001	677,99
5	3A	0,25	49,97	0,005	272,32



No	Segmen	Rata-rata Arus (Q)	Rata-rata Kecepatan (V)	Rata-rata Kepadatan Pejalan Kaki (D)	Rata-rata ruang pejalan kaki (S)
6	3B	0,02	23,97	0,0005	537,95

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Tingkat pelayanan jalur pedestrian dengan standar LOS

**Tabel 3.**  
Analisis Tingkat Pelayanan

No	Segmen	Rata-rata Arus (Q)	Rata-rata Kecepatan (V)	Rata-rata Kepadatan Pejalan Kaki (D)	Rata-rata ruang pejalan kaki (S)
1	1A	F (Tidak Berjalan Bebas dan Tidak Berjalan Nyaman)	F (Berjalan dengan Sangat Lambat)	A (Tanpa Mengganggu Pengguna Lainnya)	A (Sangat Bebas)
2	1B	F (Tidak Berjalan Bebas dan Tidak Berjalan Nyaman)	F (Berjalan dengan Sangat Lambat)	A (Tanpa Mengganggu Pengguna Lainnya)	A (Sangat Bebas)
3	2A	F (Tidak Berjalan Bebas dan Tidak Berjalan Nyaman)	F (Berjalan dengan Sangat Lambat)	A (Tanpa Mengganggu Pengguna Lainnya)	A (Sangat Bebas)
4	2B	F (Tidak Berjalan Bebas dan Tidak Berjalan Nyaman)	F (Berjalan dengan Sangat Lambat)	A (Tanpa Mengganggu Pengguna Lainnya)	A (Sangat Bebas)
5	3A	F (Tidak Berjalan Bebas dan Tidak Berjalan Nyaman)	E (Berjalan dengan Lambat)	A (Tanpa Mengganggu Pengguna Lainnya)	A (Sangat Bebas)
6	3B	F (Tidak Berjalan Bebas dan Tidak Berjalan Nyaman)	F (Berjalan dengan Sangat Lambat)	A (Tanpa Mengganggu Pengguna Lainnya)	A (Sangat Bebas)

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan maka dapat diketahui rencana pengaturan dan penyediaan fasilitas jalur pedestrian di kawasan koridor Jl. Sumatera dapat dilihat pada tabel 4.

**Tabel 4.**  
Kebutuhan Jalur Pedestrian Berdasarkan Arus Pejalan Kaki

No	Fasilitas Pendukung	Kebutuhan	Rencana Penempatan	Kriteria Pengaturan dan Penyediaan
1	Jalur Hijau	Sepanjang koridor	Kawasan Studi	Mengganti pohon menggunakan pot dengan jarak yang disesuaikan
2	Lampu Penerangan	26	Pada setiap tiang listrik yang ada	Penempatan lampu pada kedua sisi jalan
3	Tempat Sampah	6	Pada jalur hijau	Penyediaan tempat berdasarkan kriteria sampah
4	Perambuan dan papan informasi	6	Pada jalur hijau	Terdapat rambu pelarangan parkir, petunjuk lokasi, dan larangan membuang sampah sembarangan

Sumber: Hasil Analisis, 2024

## KESIMPULAN

Jalur pejalan kaki di Koridor Jl. Sumatera, yang menghubungkan berbagai fasilitas di kawasan tersebut, mengalami berbagai permasalahan yang mengganggu kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Permasalahan utama yang ditemukan adalah kerusakan fisik jalur, pertumbuhan rumput liar, okupansi ruang oleh pedagang kaki lima, dan kendaraan yang berhenti di jalur pejalan kaki. Hal ini menciptakan kondisi yang tidak aman dan tidak nyaman bagi pejalan kaki, terutama bagi mahasiswa Universitas Bung Hatta dan masyarakat sekitar yang sering menggunakan jalur tersebut. Karna jalur pejalan kaki menjadi elemen penting dalam perencanaan kota berkelanjutan dan mendukung mobilitas aman serta nyaman bagi masyarakat, terutama di kawasan pendidikan. Kondisi jalur yang buruk dapat menurunkan kenyamanan, meningkatkan konflik penggunaan ruang jalan, serta memperbesar risiko kecelakaan lalu lintas.

Penelitian ini mengusulkan perlunya penataan kembali jalur pejalan kaki dengan mempertimbangkan dimensi jalur, kelengkapan fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, tempat sampah, dan jalur hijau, serta integrasi dengan lingkungan sekitar untuk memastikan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Selain itu, perencanaan jalur pejalan kaki juga harus memperhatikan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan guna menciptakan kawasan yang lebih manusiawi dan berkelanjutan. Rencana penataan ini juga diharapkan dapat meningkatkan kualitas pelayanan jalur pejalan kaki, terutama dalam hal arus, kecepatan, kepadatan, dan ruang yang tersedia bagi pejalan kaki.

## REKOMENDASI

Untuk meningkatkan kualitas jalur pedestrian di Koridor Jalan Sumatera, beberapa langkah penataan dapat dilakukan.

1. Memperbaiki jalur yang rusak akibat akar pohon dengan mengganti pohon besar dengan pohon dalam pot agar tidak merusak struktur jalur.
2. Membersihkan rumput liar dan semak secara rutin untuk menjaga kebersihan dan kenyamanan.
3. Selain itu, pedagang kaki lima (PKL) yang menggunakan jalur pedestrian dapat ditata ulang dengan memindahkan mereka ke lokasi khusus yang tidak mengganggu akses pejalan kaki.
4. Fasilitas pendukung seperti lampu penerangan, tempat sampah, dan papan informasi juga perlu ditambah untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna.
5. Kendaraan yang parkir di jalur pedestrian harus dilarang dengan penerapan aturan yang tegas agar jalur tetap dapat difungsikan sesuai peruntukannya.
6. Di beberapa segmen yang padat, lebar jalur pedestrian perlu disesuaikan agar pengguna dapat berjalan dengan lebih leluasa.
7. Edukasi kepada masyarakat mengenai pentingnya menjaga jalur pedestrian harus dilakukan untuk memastikan fasilitas ini tetap terjaga dan nyaman digunakan. Langkah-langkah ini diharapkan mampu menciptakan jalur pedestrian yang aman, nyaman, dan mendukung mobilitas warga, terutama mahasiswa Universitas Bung Hatta dan masyarakat sekitar.

## REFERENSI

- Anggriani. 2009. *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*, Surabaya.
- Handayani, Sri. (2018). "Tinjauan Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian di Kawasan Peunayong". *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 1(3), 171-179. Banda Aceh
- Indraswara, M. Sahid. (2007). "Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Jalan Imam Barjo Semarang". *Enclosure*, 6(2), 59-69.
- Isawanto, D. (2016). "Mengkaji Fungsi Keamanan dan Kenyamanan Bagi Pejalan Kaki di Jalur Pedestrian", 1, 113-2003.

- 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.
- Muslihun, Muhammad. 2013. *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pahlawan)*. Skripsi.
- Nurhidayanti Rahman. 2014. *Studi Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Kawasan Pendidikan*.
- Pratama, N. (2018). "*Studi perencanaan trotoar di dalam lingkungan kampus universitas*". Jurnal Sipil dan Lingkungan, 2(2), 272-277.
- Rubenstein, Harvey M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. New York: John Wiley & Sons.
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*
- Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Timboanometri, D.M. (2012). "*Pedestrianisasi Kawasan Pusat Kota Medan*". Jurnal Arsitektur dan Perkotaan, 7-33.
- Untermann, Richard K. (1984). *Accommodating the Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Zahnd, Markus. (2006). *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta: Kanisius.

#### **Peraturan Pemerintah**

- 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.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No.07/P/BM/2023 tentang *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.