

SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR AKSESIBILITAS TROTOAR TERHADAP
PENINGKATAN PEJALAN KAKI**

(Studi Kasus: Alun-Alun Kota Polewali Mandar)

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Mencapai Derajat S1 Pada
Program Studi Teknik Sipil



HARNAL FRENGKI SAPUTRA

D0120514

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS SULAWESI BARAT

2025

LEMBAR PENGESAHAN
TUGAS AKHIR
ANALISIS FAKTOR AKSESIBILITAS TROTOAR TERHADAP
PENINGKATAN PEJALAN KAKI

(Studi Kasus: Alun-Alun Kota Polewali Mandar)

Oleh:

HARNAL FRENGKI SAPUTRA

D0120514

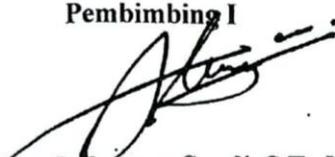
(Program Studi Sarjana Teknik Sipil)

Universitas Sulawesi Barat

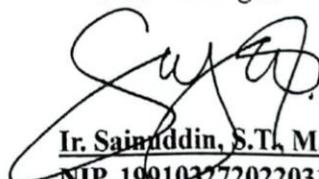
Tugas Akhir ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
Untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik

Menyetujui,

Pembimbing I


Akbar Indrawan Saudi, S.T., M.T
NIP. 1991062320190310168

Pembimbing II


Ir. Saifulddin, S.T., M.T
NIP. 199103272022031008

Diketahui,

Dekan Fakultas Teknik


Prof. Dr. Ir. Hafsah Nirwana, S.T., M.T
NIP. 196404052 199003 2 002

Koordinator Program Studi


Amalia Nurdin, S.T., M.T
NIP. 19871212 201903 2017



PERNYATAAN

Yang bertanggung jawab di bawah ini:

Nama : Harnal Frengki Saputra
Nim : D0120514
Program Studi : Sipil
Fakultas : Teknik
Judul Skripsi : **ANALISIS FAKTOR AKSESIBILITAS TROTOAR
TERHADAP PENINGKATAN PEJALAN KAKI
(Studi Kasus: Kawasan Alun-Alun Kota Polewali)**

Dengan ini penulis mengatakan bahwa dalam Tugas Akhir ini terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang sepengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini disebutkan dalam daftar pustaka.

Majene, November 2024



Harnal Frengki Saputra
Harnal Frengki Saputra

ABSTRAK
ANALISIS FAKTOR AKSESIBILITAS TROTOAR TERHADAP
PENINGKATAN PEJALAN KAKI
(Studi Kasus: Alun-Alun Kota Polewali Mandar)

Harnal Frengki Saputra

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Sulawesi Barat

harnalfrengkisaputra25@gmail.com

Penelitian ini membahas tentang aksesibilitas trotoar terhadap peningkatan aktivitas pejalan kaki di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar. Latar belakang dari penelitian ini didasari oleh rendahnya kualitas dan kelengkapan fasilitas pejalan kaki di wilayah tersebut, padahal kawasan ini merupakan pusat aktivitas masyarakat seperti perkantoran, pendidikan, perdagangan, dan rekreasi. Tujuan utama penelitian ini adalah untuk menganalisis kondisi dan karakteristik aksesibilitas trotoar serta menentukan skala prioritas perbaikan berdasarkan metode Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP). Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui observasi lapangan, wawancara, dan kuesioner. Penilaian aksesibilitas dilakukan berdasarkan indikator keamanan, kenyamanan, estetika, konektivitas, dan fasilitas penunjang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hanya satu dari empat segmen jalan di kawasan Alun-Alun yang memenuhi standar aksesibilitas, sementara tiga segmen lainnya memiliki berbagai kekurangan seperti lebar trotoar yang tidak sesuai, kerusakan fisik, kurangnya fasilitas pendukung, serta hambatan berupa parkir liar dan pedagang kaki lima. Dengan menggunakan metode Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP), ditemukan bahwa Jl. Manunggal memiliki skor aksesibilitas 1.555 dengan kategori prioritas Rendah (39,79%), Jl. Cokroaminoto memiliki skor aksesibilitas 2.001 dengan kategori prioritas Sedang (58,37%), Jl. Todilaling memiliki skor aksesibilitas 2.027 dengan kategori prioritas Tinggi (59,45%), dan Jl. Budi Utomo memiliki skor aksesibilitas 1.991 dengan kategori prioritas Sedang (57,95%). Maka Jl. Todilaling menjadi segmen dengan prioritas tertinggi untuk perbaikan karena memiliki aksesibilitas yang paling rendah dibandingkan ruas lainnya.

Kata kunci: aksesibilitas, trotoar, pejalan kaki, IRAP

ABSTRACT**ANALYSIS OF SIDEWALK ACCESSIBILITY FACTORS IN
ENHANCING PEDESTRIAN ACTIVITY****(Case Study: Polewali Mandar Town Square)****Harnal Frengki Saputra****Civil Engineering Study Program, University of West Sulawesi****harnalfrengkisaputra25@gmail.com**

This study discusses sidewalk accessibility in relation to increasing pedestrian activity in the Alun-Alun area of Polewali Mandar City. The background of the research is based on the low quality and inadequacy of pedestrian facilities in the area, despite it being a central hub for public activities such as offices, education, commerce, and recreation. The main objective of this study is to analyze the condition and characteristics of sidewalk accessibility and to determine the priority scale for improvements using the Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP) method. The research employs a descriptive quantitative approach, with data collected through field observations, interviews, and questionnaires. Accessibility assessments were conducted using indicators such as safety, comfort, aesthetics, connectivity, and supporting facilities. The findings show that only one out of four road segments in the Alun-Alun area meets accessibility standards, while the remaining three segments have various deficiencies, including inadequate sidewalk width, physical damage, lack of supporting facilities, and obstructions such as illegal parking and street vendors. Using the IRAP method, the accessibility scores and priority levels were as follows: Jl. Manunggal scored 1.555 (Low Priority – 39.79%), Jl. Cokroaminoto scored 2.001 (Medium Priority – 58.37%), Jl. Todilaling scored 2.027 (High Priority – 59.45%), and Jl. Budi Utomo scored 1.991 (Medium Priority – 57.95%). Therefore, Jl. Todilaling is identified as the top priority segment for sidewalk improvement due to its relatively low accessibility score compared to the others.

Keywords: accessibility, sidewalk, pedestrian, IRAP

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota-kota modern menghadapi beberapa tantangan, termasuk ruang publik yang tidak dapat diakses dan lingkungan jalan yang tidak menarik, kemacetan lalu lintas yang parah, kecelakaan jalan raya, perluasan kota, kebisingan, polusi udara, dan bahaya kesehatan. Kondisi yang tidak memadai ini sebagian merupakan hasil dari alasan perencanaan transportasi yang berorientasi pada aksesibilitas trotoar sebagai infrastruktur pejalan kaki. (Dalvi dan Martin, 1976) mencatat bahwa aksesibilitas pada trotoar adalah kemudahan dalam menyelesaikan aktivitas apa pun, dari tempat mana pun, dengan memanfaatkan sistem transportasi tertentu. Sedangkan (Sophy, 2023) mencatat bahwa pejalan kaki adalah system transportasi yang didominasi oleh trotoar, jalur pejalan kaki, dan lain sebagainya

Perencanaan transportasi di kota-kota secara tradisional berfokus pada peningkatan efisiensi dan kinerjanya, namun, pendekatan baru mempertimbangkan aksesibilitas trotoar sebagai fitur utama menuju dasar perencanaan yang berkelanjutan. Dalam realitas baru ini, transportasi ditempatkan di bawah kerangka kerja umum dengan perencanaan perkotaan dan tata guna lahan, sehingga mengadopsi pendekatan terintegrasi (Melkonyan et al, 2020).

Teknis fasilitas dan aksesibilitas memberi penjelasan bahwa untuk setiap bangunan maupun gedung wajib terdapat fasilitas dan aksesibilitas yang memadai sehingga dapat sesuai dengan asasnya yaitu keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian, (Permen PU 2006). Fasilitas-fasilitas yang dimaksud ialah drainase, marka jalan, alat penerangan, pagar pengamanan, tempat sampah, halte/shelter, tempat duduk, telpon umum, dan fasilitas pendukung lainnya.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Polewali Mandar mengklaim bahwa kabupaten ini memiliki luas 2.022,30 km² dan sedang dalam tahap pengembangan. Jumlah penduduk mencapai 455.572 jiwa dan memiliki populasi yang lumayan tinggi total kepadatan mencapai 491.014 jiwa yang kini terus bertambah dari hari ke hari, seiring dengan bertambahnya jumlah pengguna jalan dan kendaraan.

Peningkatan penggunaan trotoar salah satu masalah yang akan dihadapi di wilayah Alun-alun Polewali Mandar. Pergerakan ini terjadi untuk memenuhi kebutuhan ekonomi penduduk setempat ini mengakibatkan adanya kegiatan transportasi, baik itu perpindahan orang maupun barang, baik berupa kendaraan maupun non kendaraan, hal ini didominasi oleh pertokoan, pasar malam, perkantoran, dan sekolah cukup tinggi karena kawasan tersebut merupakan tempat mereka melakukan aktivitas sehari-hari.

Dalam konteks ini, penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan metrik aksesibilitas trotoar yang mengintegrasikan lingkungan dengan mempertimbangkan persepsi publik. Lebih khusus lagi, kerangka kerja yang diusulkan menggunakan pendekatan berbasis infrastruktur untuk memodelkan aksesibilitas dengan mempertimbangkan beberapa jenis pengguna trotoar.

Metode IRAP (*Integrated Rural Accesbility Planning*) merupakan alat atau metode yang digunakan dalam proses penelitian ini. IRAP ini menjelaskan tentang prioritas perencanaan kebutuhan pembangunan di wilayah yang akan diteliti dengan mempertimbangkan kapasitas penduduk dalam memenuhi atau memperoleh akses kebutuhan dasar dan fasilitas pelayanan sosial ekonomi dan lainnya

Lokasi yang diusulkan diuji di Alun-Alun, Polewali Mandar, yang merupakan Alun-Alun salah satu wilayah berpenduduk padat di Polewali Mandar. Karakteristik perkotaan dan transportasi wilayah tersebut menjadikan Alun-Alun kota Polewali Mandar sebagai tempat studi kasus yang sesuai.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka, penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai kajian penelitian dengan judul “ANALISIS FAKTOR AKSESIBILITAS TROTOAR TERHADAP PENINGKATAN PEJALAN KAKI (Studi Kasus: Alun - Alun Kota Polewali Mandar)”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah terurai diatas maka dapat disimpulkan bahwa rumusan masalahnya yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik dan kondisi aksesibilitas trotoar pada Alun-alun Polewali Mandar?
2. Bagaimana menganalisis skala urutan yang akan menjadi prioritas dalam pengembangan pelayanan aksesibilitas trotoar berdasarkan metode IRAP?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah tersebut, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui, karakteristik dan kondisi aksesibilitas trotoar pada Alun-alun Polewali Mandar.
2. Untuk menganalisis, segmen mana yang akan menjadi prioritas dalam pengembangan pelayanan aksesibilitas trotoar berdasarkan metode IRAP.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi ini dilakukan pada kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar
2. Penelitian ini membahas tentang aksesibilitas pada trotoar terhadap peningkatan pejalan kaki dengan metode IRAP.
3. Menganalisis pemanfaatan pelayanan aksesibilitas trotoar terhadap peningkatan pejalan kaki pada 4 (empat) segmen di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar.

1.5 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian yang akan diperoleh dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi penulis, sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan pendidikan sarjana (S1) Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sulawesi Barat dan menambah ilmu pengetahuan tentang aksesibilitas trotoar dan peningkatan pejalan kaki.
2. Sebagai referensi bagi peneliti dan akademisi dalam mengembangkan penelitian lebih lanjut mengenai aksesibilitas trotoar dan peningkatan pejalan kaki.
3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan, pengetahuan, dan pengalaman dalam mengembangkan pengetahuan di bidang transportasi khususnya dalam menganalisis pemanfaatan aksesibilitas trotoar dan peningkatan pejalan kaki.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I Menjelaskan tentang pendahuluan, latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, Batasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II Pada bagian ini dijabarkan tentang tinjauan Pustaka dan landasan teori. Pada tinjauan Pustaka berisi tentang hasil penelitian/pemikiran peneliti sebelumnya yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan, sedangkan landasan teori dijabarkan langsung oleh peneliti dari latar belakang masalah dan tinjauan Pustaka sebagai tuntutan untuk menyelesaikan masalah penelitian dan untuk merumuskan hipotesis.

- BAB III** Metode penelitian pada bagian ini berisi tentang prosedur penelitian, instrument yang digunakan dalam meneliti, analisis data atau cara yang digunakan dalam menganalisis data.
- BAB IV** Hasil dan pembahasan
- BAB V** Kesimpulan dan saran

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Aksesibilitas trotoar

2.1.1 Pengertian Aksesibilitas Trotoar

Big English dictionary mengemukakan bahwa *accessibility* ialah sesuatu yang dapat dicapai atau sesuatu yang mudah dicapai. Maksudnya aksesibilitas bukan sekedar penyediaan segala sesuatu, tetapi juga penyediaan yang mudah tercapai melalui system transportasi.

Menurut Sophy 2023, menyatakan bahwa trotoar adalah bagian dari jalan raya yang khusus diperuntukkan bagi pejalan kaki, menerima lapisan permukaan dengan ketinggian lebih tinggi dari permukaan jalan raya dan umumnya terletak di kawasan jalan yang sejajar dengan jalur kendaraan. Fungsi utama trotoar adalah memberikan pelayanan kepada pejalan kaki guna meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

Wahyuni 2019, mengatakan bahwa pejalan kaki adalah sebuah system transportasi, berjalan kaki berfungsi sebagai alat transportasi utama dan memfasilitasi peralihan antar moda transportasi. Namun, saat ini jalur pejalan kaki yang menawarkan kenyamanan dan fasilitas memadai masih kurang. Dengan kata lain, dapat dikatakan bahwa trotoar belum sepenuhnya dapat dilalui oleh pejalan kaki dan belum mempunyai fasilitas yang memadai.

Jadi dapat dikatakan bahwa aksesibilitas trotoar adalah sesuatu yang dapat dicapai atau sesuatu yang mudah dicapai yang memberikan pelayanan dan fasilitas bagi para pejalan kaki untuk meningkatkan kelancaran, keamanan serta kenyamanannya, yang mengacu pada siapa saja yang beraktivitas di jalur lalu lintas tersebut. Oleh karena itu, Jika seseorang merasa dan melihat lingkungannya bersahabat, nyaman, aman dan menyenangkan bagi pejalan kaki, serta terdapat jalur yang menghemat waktu perjalanan, maka ia akan memilih berjalan kaki.

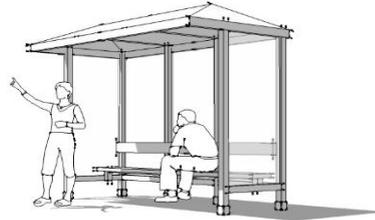
2.1.2 Fasilitas pendukung pelayanan

Berdasarkan Permen PU No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada trotoar, memberi penjelasan bahwa untuk setiap bangunan maupun Gedung wajib terdapat fasilitas dan aksesibilitas yang memadai sehingga dapat sesuai dengan asasnya yaitu keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian :

- a. Kegunaan, yaitu setiap orang pasti dapat memanfaatkannya Semua tempat atau bangunan umum dalam area tertentu lingkungan;
- b. Kemudahan, yaitu setiap orang dapat mencapai segala sesuatunya area publik di dalam gedung;
- c. Keselamatan, yaitu setiap bangunan umum Di lingkungan binaan, kehati-hatian harus dilakukan keselamatan semua orang;
- d. Kemandirian, yaitu setiap orang harus mampu mencapai atau Akses ke semua tempat atau bangunan untuk digunakan Biasanya ketika tidak ada lingkungan membutuhkan bantuan dari orang lain.

Setelah mengetahui tentang asas-asas aksesibilitas penting pula mengetahui apa saja unsur penting terhadap pelayanan aksesibilitas pada trotoar, fasilitas yang dimaksud meliputi, *Shellter* /halte, rambu dan marka, pagar pengaman, tempat duduk, penerangan, jalur hijau, tempat sampah, sistem drainase dan telepon umum (Permen Pu No: 03/PRT/M/2014). yaitu :

- 1) *Shellter* (Halte) Di jalur amenitas, posisi bus dan ruang tunggu cukup strategis. Untuk menjamin kenyamanan, shelter dipasang secara berkala sepanjang 300 meter atau di lokasi strategis, dengan ukuran disesuaikan dengan kebutuhan spesifik. Tempat penampungan ini dibangun menggunakan bahan yang tahan lama, seperti logam, untuk memastikan umur panjang



Gambar 2. 1 Shellter (Halte)

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

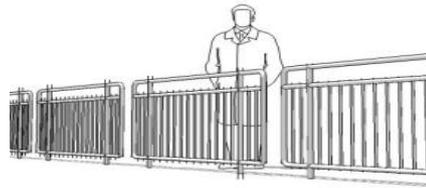
- 2) Marka jalan untuk menjamin keselamatan lalu lintas, rambu dan marka ditempatkan secara strategis. Rambu-rambu ini dapat ditemukan di sepanjang jalur fasilitas, area interaksi sosial, dan jalur dengan lalu lintas tinggi. Marka juga digunakan untuk memperingatkan pengemudi dan memberikan perlindungan kepada pejalan kaki.



Gambar 2. 2 Marka Jalan

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

- 3) Pagar pengaman, ada kebutuhan mendesak untuk menjaga pagar pengaman, karena saat ini pagar tersebut menimbulkan risiko yang signifikan. Diposisikan pada ketinggian 90 cm, pagar pengaman dibangun menggunakan bahan logam/beton yang tahan lama dan hemat biaya serta tahan akan kondisi cuaca buruk dan mengurangi potensi kerusakan. Selain itu, pilihan material ini memastikan biaya pemeliharaan tetap.



Gambar 2. 3 Pagar Pengaman

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

- 4) Tempat duduk terletak di jalur utilitas. Setiap 10 meter lebarnya 40-50 cm, panjangnya 150 cm dan bahan yang digunakan adalah bahan yang mempunyai umur panjang seperti logam dan beton cetak.



Gambar 2. 4 Tempat Duduk

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

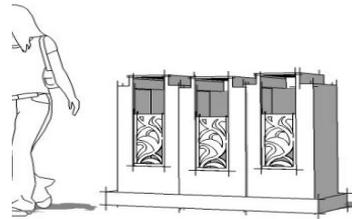
- 5) Fungsi lighting adalah memberikan penerangan pada malam hari agar pejalan kaki merasa aman dan nyaman berada pada area trotoar. Lampu disebar setiap 10 meter, dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan yang sangat tahan lama seperti logam dan beton cetak.



Gambar 2. 5 Lampu Penerangan

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

- 6) Tempat Sampah adalah sarana bagi pejalan kaki untuk membuang sampah yang dihasilkannya, namun tidak digunakan untuk membuang sampah rumah tangga. Disusun setiap 20 meter dan pada persimpangan (seperti perempatan jalan), ukurannya ditentukan sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan semuanya sangat tahan lama.



Gambar 2. 6 Tempat Sampah

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

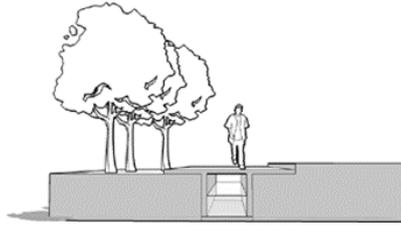
- 7) Jalur hijau, lebar jalur hijau 150 cm dan bahan yang digunakan ialah tanaman sebagai tempat peneduh bagi para pengguna trotoar.



Gambar 2. 7 Jalur Hijau Pada Trotoar

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

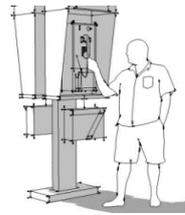
- 8) Drainase dan mencegah penumpukan dan penimbunan air saat hujan. Pasang sistem drainase di bawah atau dekat fasilitas pejalan kaki. Dimensi minimal talang adalah lebar 50cm dan tinggi 50c.



Gambar 2. 8 Drainase trotoar

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

- 9) Telepon umum, ditempatkan di jalur kemudahan. Dipasang setiap radius 300m atau titik luas potensial, ukurannya ditentukan sesuai kebutuhan, dan material yang digunakan semuanya adalah material yang sangat tahan lama seperti logam



Gambar 2. 9 Telepon Umum

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

2.1.3 Dimensi perencanaan

Dalam Keputusan Menteri Nomor 03/PRT/M/2014, dalam perencanaan Pembangunan standar pada trotoar perlu diperhatikan keleluasaan dalam kecepatan berjalan untuk mendahului para pejalan kaki lainnya dan kebebasan waktu untuk mendahului pejalan kaki lain tanpa saling bersentuhan. Persyaratan lebar minimum trotoar ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 2. 1 Lebar Trotoar Menurut Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

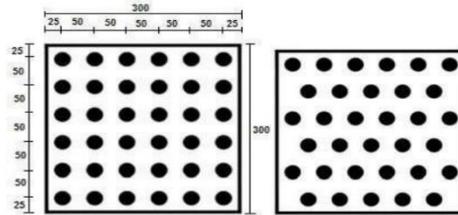
Penggunaan Lahan	Lebar Minimum (m)	Lebar yang Dianjurkan (m)
Perumahan	1,6	2,75
Perkantoran	2	3
Industri	2	3
Sekolah	2	3
Terminal/ Pemberhentian bus	2	3
Pertokoan/Perbelanjaan/Hiburan	2	4
Jembatan, Terowongan	1	1

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki, trotoar harus diperkeras diberi batasan fisik berupa kerb. Bahan perkerasan trotoar dapat berupa blok terkunci. Kerb yang digunakan pada trotoar adalah kerb penghalang, yaitu kerb yang direncanakan untuk menghalangi atau mencegah kendaraan keluar jalur lalu lintas. Bagi pejalan kaki yang berkebutuhan khusus atau membutuhkan informasi khusus pada permukaan fasilitas pejalan kaki maka fasilitas tersebut harus dilengkapi dengan beberapa komponen lajur pemandu sebagai berikut :

a. Ubin atau Blok Kubah sebagai Peringatan,

Ubin peringatan ditempatkan pada pelandaian naik atau turun dari trotoar atau pulau jalan ke tempat penyeberangan jalan dengan lebar minimal “strip” ubin peringatan adalah 600 mm.

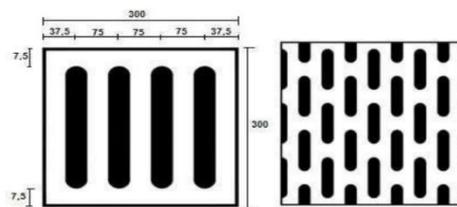


Gambar 2. 10 Ubin Blok Peringatan

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

b. Ubin atau Blok Kubah sebagai Pemisah,

Penempatan Ubin/Blok Pengarah ubin pengarah ditempatkan pada sepanjang jalur pejalan kaki (trotoar), pada ubin pengarah harus memiliki ruang kosong 600 mm pada kiri-kanan ubin, pada ubin pengarah yang berada di daerah pertokoan/wisata yang jumlah pejalan kaki cukup banyak, ruang kosong harus lebih besar, penyusunan Ubin garis sedapat mungkin berupa garis lurus agar mudah diikuti oleh pejalan kaki.



Gambar 2. 11 Ubin Blok Pengarah

Sumber: Permen Pu No: 03/PRT/M/2014

2.2 Peningkatan Pejalan kaki

2.2.1 Pengertian Pejalan Kaki

Menurut Pratama (2014), pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

Permasalahan utama ialah karena adanya konflik antara pejalan kaki dan kendaraan, sehubungan permasalahan tersebut diakibatkan oleh kurangnya infrastruktur aksesibilitas yang memadai. Oleh sebab itu prioritas pertama adalah, melihat apakah tersedia fasilitas untuk para pejalan kaki yang mencukupi.

Sophy 2023 mengatakan berjalan kaki adalah bentuk tertua dan paling mendasar dari transportasi karena hampir setiap orang menggunakan setiap hari untuk berbagai alasan. Setiap perjalanan dimulai dan diakhiri dengan berjalan kaki, baik yang secara langsung ke tujuan maupun ke moda transportasi lain. Diperlukan penyediaan fasilitas oleh pengelola kota untuk menjamin kenyamanan bagi pergerakan pejalan kaki di sepanjang jalan.

Ketersediaan infrastruktur pejalan kaki berupa trotoar, jalur penyeberangan, dan lain-lain merupakan perhatian utama bagi warga kota yang tidak memiliki akses ke transportasi mobil. Selanjutnya, untuk menghubungkan pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya, diperlukan fasilitas akses sesuai dengan fasilitas yang ada, misalnya penyediaan *shelter* pada titik-titik tertentu Wardianto, 2016.

Menurut Rubenstein (1978), pola pergerakan pejalan kaki umumnya dapat dikategorikan menjadi tiga bagian utama, yaitu, sebagai berikut:

a. Perjalanan Fungsional

Perjalanan ini terjadi dengan membawa suatu fungsi spesifik tertentu seperti perjalanan dari kesibukan seseorang yang berhubungan dengan pekerjaannya atau hal-hal pribadi yang menyangkut antara lain berbelanja, makan malam, atau ke rumah sakit.

b. Perjalanan Rekreasional

Perjalanan ini terjadi karena adanya maksud yang berhubungan dengan waktu senggang/santai atau bersenang-senang, seperti perjalanan ke teater, konser, gelanggang olah raga

ataupun aktivitas sosial dimana berjalan kaki merupakan tujuan utama.

c. Perjalanan Terminal

Perjalanan ini terjadi dari dan ke rumah atau atau lokasi tertentu yang diadakan dengan moda transportasi ke area tertentu seperti pelataran parkir, tempat pemberhentian angkutan umum, terminal maupun stasiun.

2.2.2 Faktor Peningkatan Pejalan Kaki

Anggriani, 2009, mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi Peningkatan antara lain:

a. Sirkulasi

Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan sirkulasi, tiadanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki dengan sirkulasi kendaraan bermotor itu diperlukan penataan ruang yang fungsionalis demi terciptanya kelancaran aktifitas sirkulasi, baik itu sirkulasi transitional space (kendaraan bermotor dan pejalan kaki) maupun sirkulasi activity area (pedagang kaki lima, parkir, dan lain sebagainya).

b. Iklim atau Kekuatan Alam

Salah satu kendala iklim yang muncul adalah curah hujan, faktor ini tidak jarang menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki, terutama di musim penghujan. Oleh karena itu perlu disediakan tempat berteduh apabila terjadi hujan, seperti shelter dan gazebo.

Radiasi ini mampu mengurangi rasa nyaman terutama pada daerah tropis untuk itu diperlukan adanya sarana peneduh sebagai perlindungan dari terik sinar matahari.

c. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang, juga menjadi masalah vital yang dapat mengganggu kenyamanan bagi lingkungan sekitar dan pengguna jalan, terutama pejalan kaki. Oleh sebab itu untuk meminimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, dapat dipakai tanaman dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur. Namun kebisingan yang muncul dari faktor-faktor lain (seperti suara musik dan transaksi perdagangan dari PKL, kebisingan parkir liar, dan sebagainya) akan sulit dihindari, kecuali adanya pengalokasian yang tepat bagi activity area yang seperti itu.

d. Aroma atau bau – bauan

Aroma atau bau-bauan yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa sebab, seperti bau yang keluar dari asap knalpot kendaraan, atau bak-bak sampah yang kurang terurus yang tersedia di sepanjang pinggir trotoar. Untuk mengurangi gangguan aroma yang kurang sedap tersebut, maka trotoar bisa diberikan sekat penutup tertentu sebagai pandangan visual serta dihalangi oleh tanaman, pepohonan yang cukup tinggi, maupun dengan peninggian muka tanah.

e. Bentuk

Sebagai contoh, misalnya permukaan lantai trotoar mempunyai fungsi yang memberi kemudahan dan sesuai dengan standar kemanfaatan. Seringkali ditemui bahwa trotoar-trotoar yang telah disediakan tidak mempunyai pembatas yang jelas (kereb) dengan jalur kendaraan bermotor. Jalur trotoar dan jalur kendaraan memiliki ketinggian permukaan lantai (dasar) yang sama. Bentuk yang semacam itu akan mengakibatkan, jalur trotoar menjadi dimanfaatkan untuk lahan parkir liar.

f. Keamanan

Pengertian dari keamanan disini bukan mencakup dari segi kriminal, tetapi tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya terserempet maupun tertabrak kendaraan bermotor. Perencanaan keamanan antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor perlu diutamakan sehingga harus disediakan fasilitas bagi pejalan kaki yakni jalur trotoar jalan.

g. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik. Selain itu pada daerah tertentu yang menuntut terciptanya kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak, agar memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah, dan bunganya.

h. Keindahan

Keindahan mencakup persoalan kepuasan bathin dan panca indera manusia. Demikian juga pada eksistensi keindahan di suatu jalur jalan raya (termasuk jalur trotoar), harus selalu terhindar dari ketidakberaturan bentuk, warna, atau pula aktifitas manusia yang ada di dalamnya. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memerhatikan dari berbagai segi, baik itu segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen perkerasan, serta diperhatikan juga faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

2.3 Unsur Pendukung Pejalan Kaki

Prasetyaningsih, 2010 menyatakan bahwa pemilihan moda berjalan kaki sangat mungkin terjadi, karena sebagian besar perjalanan dilakukan dengan berjalan kaki. Orang pergi ke pusat perkotaan dan menggunakan kendaraan pribadi ataupun angkutan umum maka dia perlu berjalan kaki menuju objek yang dituju.

Selain dari fasilitas pejalan kaki yang ditetapkan oleh pemerintah seperti trotoar dan penyebrangan, masih ada beberapa fasilitas yang dibutuhkan pejalan kaki yaitu pepohonan, pelindung terhadap cuaca, penerangan, dan sebagainya untuk lebih meningkatkan keinginan orang untuk berjalan kaki (Pratama, 2014).

Khisty dan Lall, 2003 mencatat terdapat beberapa faktor lingkungan yang harus dipertimbangkan dalam mendesain fasilitas-fasilitas pejalan kaki, antara lain:

1. Kenyamanan: berupa perlindungan terhadap cuaca, pengaturan ruangan, halte transit, jembatan penyebrangan.
2. Kemudahan: jarak jalan, rambu petunjuk, kemiringan pada rampa, tangga yang sesuai untuk lanjut usia, peta petunjuk, dan faktor faktor lain yang menyumbang atas kemudahan gerak pedestrian.
3. Keselamatan: pemisah lalu lintas pedestrian dari lalu lintas kendaraan, mal yang hanya diperuntukan bagi pedestrian, rambu rambu lalu lintas yang melindungi nyawa pedestrian.
4. Keamanan: penerangan, garis pandang, lingkungan bebas kriminal.
5. Ekonomi: minimalisasi keterlambatan perjalanan.

2.4 Tingkat Pelayanan Aksesibilitas Trotoar

Saat ini pemerintah memiliki berbagai keterbatasan tertentu dalam melakukan akses pelayanan sehingga diperlukan aksesibilitas dalam sisi pelayanan agar mendapatkan kemudahan yang harusnya disediakan oleh penyelenggara pelayanan dalam memberikan pelayanan, guna untuk memberikan kemudahan bagi semua orang melalui sistem transportasi. Aksesibilitas pada trotoar merupakan tingkat kemudahan orang dalam

mengakses suatu objek, layanan, atau lingkungan. Dalam konteks pejalan kaki, aksesibilitas pada trotoar mengacu pada sejauh mana suatu lingkungan menciptakan kesan ramah bagi pejalan kaki. Oleh karena itu, dalam hal ini perlu dilakukan peningkatan kualitas fasilitas terhadap pelayanan kepada pejalan kaki untuk mendorong masyarakat dalam berjalan kaki.

Menurut undang-undang no. Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik, yaitu pelayanan publik merupakan berbagai bentuk kegiatan internal dalam pengaturan, pembinaan, bimbingan, penyediaan fasilitas dan pelayanan kegiatan lain yang dilakukan oleh pejabat pemerintah sebagaimana diperlukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat saat ini. Sebagai lembaga pemerintah yang membawahi pelayanan publik, harus menjadi pionir dalam transformasi pelayanan dengan melaksanakan proses perubahan dan mengarahkan pengelola pemerintahan untuk bergerak ke arah yang lebih baik.

Parasuraman, 1990 menyatakan bahwa kualitas layanan unggul dapat meningkatkan kepuasan pengguna, maka pengguna yang puas juga memperhatikan kualitas pelayanan yang diberikan, apakah kualitas pelayanan memenuhi harapannya. Ada Lima metode yang telah dikemukakan oleh Parasuraman, Zeithaml, dan Berry (Parasuraman, 1990) meliputi :

1. Bukti Fisik (*Tangibles*). meliputi penampakan dan fasilitas, gedung dan peralatan. Penampilan fisik ini akan berpengaruh pada evaluasi pelanggan terhadap kualitas pelayanan yang diberikan.
2. Keandalan (*Reliability*). menunjukkan seberapa jauh dalam memberikan pelayanan sama seperti yang telah dijanjikan sebelumnya. Keandalan ini juga menjadi hal penting untuk pengguna dalam memberikan evaluasi tentang kepuasannya.
3. Daya Tanggap (*Responsiveness*). menunjukkan kemauan dan komitmen dalam memberikan pelayanan yang tepat waktu. Daya

tanggap tidak hanya mengenai cepatnya pelayanan yang diberikan, tetapi juga kemauan dalam membantu pengguna.

4. Keyakinan (*Assurance*). Yaitu kemampuan dalam memberikan kepercayaan dan keyakinan kepada pengguna yang meliputi pengetahuan, kesopansantunan, dan kemampuan untuk menumbuhkan rasa percaya diri kepada pengguna.
5. Empati (*Emphaty*). Meliputi kemampuan komunikasi untuk menjelaskan dengan baik mengenai pelayanan yang disediakan akan memberikan dampak baik bagi pengguna.

Selain dari itu, pemerintah juga mengedepankan pelayanan publik yang ramah terhadap lingkungan, sehingga membantu proses peningkatan pelayanan. Untuk memenuhi standar, penyediaan layanan public musti memahami bahwa masyarakat tidak hanya memerlukan standar pelayanan dari segi sarana dan prasarana yang dilakukannya.

Menurut (Muh.A. Achmat 2020) Konsep tingkat pelayanan pada dasarnya sama dengan konsep tingkat Pelayanan untuk menentukan kenyamanan jalan. Faktor pelayanan ini meliputi keamanan dan kenyamanan seperti kemampuan untuk memilih kecepatan berjalan, Menyalip dan mencegah konflik dengan pejalan kaki lain akibat dari kerumun lalu lintas pejalan kaki.

Bhakti Nur Avianto dan Syifa Nur Fauziah, 2020 meyakini, Terdapat beberapa indikator yang dapat melihat gambaran dari kualitas pelayanan itu sendiri sebagai berikut:

- a. Kemudahan menggambarkan seberapa mudah layanan pemerintah terakses dan tersedia bagi warga negara.
- b. Keamanan menggambarkan sejauh mana layanan-layanan diberikan dengan cara yang membuat para warga negara merasa aman dan percaya diri ketika mengguna-kannya

- c. Keandalan menggambarkan sejauh mana layanan pemerintah diberikan dengan benar dan tepat waktu
- d. Pengaruh warga negara menggambarkan sejauhmana warga negara merasa bahwa mereka dapat memengaruhi kualitas layanan yang mereka terima dari pemerintah lokal.

2.5 Konsep penelitian

2.5.1 *Metode Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP)*

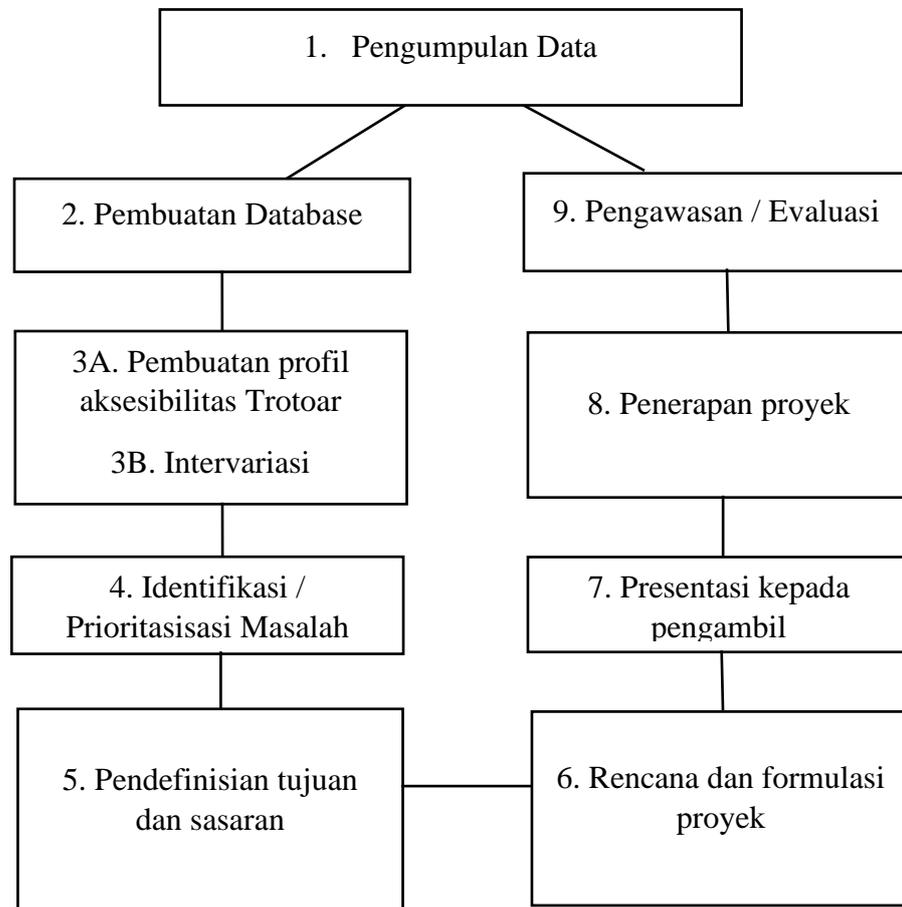
IRAP adalah proses perencanaan yang dapat menanggapi kebutuhan aktual penduduk dan melengkapi proses perencanaan secara tradisional (Ferdy Setiady). IRAP lahir dari pemahaman akan kebutuhan akses masyarakat dan mencakup berbagai sektor seperti pusat konstruksi, transportasi dan perekonomian.

Metode IRAP memiliki kelebihan dibandingkan dengan metode yang lain adalah sebagai berikut: 1) Prosedur dari metode yang digunakan sederhana, 2) dapat diterapkan pada lingkup wilayah desa sampai wilayah Provinsi dengan kapasitas data dan SDM terbatas, 3) Pengambil kebijakan dapat dengan mudah menentukan prioritas wilayah dan sektor yang harus mendapatkan prioritas utama penanganan, serta kegiatan prioritas yang dibutuhkan (Akuyen R, Ekawati N., 2004) dalam Taufan Abadi1 , Irawati2 2016.

Ciri-ciri utama terhadap konsep IRAP ialah suatu proses perencanaan pada suatu wilayah yang didasarkan pada satu hambatan utama yaitu kurangnya perencanaan akses penduduk. IRAP memperhatikan seluruh aspek kebutuhan akses penduduk berupa kebutuhan sosial dan ekonomi.

Prosedur yang digunakan dalam metode IRAP ini dapat digambarkan dalam IRAP Planning Cycle, sebagai berikut :

Gambar 2. 12 IRAP Planning Cycle Dan Pembatasan Penelitian



Sumber: Jurnal Ferdy Setiady Simbolon 2024

2.5.1 Penyusunan pada Database

Mengkompilasi database adalah langkah selanjutnya. Metode yang digunakan untuk membuat database ini adalah metode Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP).

Semua data primer yang diperoleh dari lapangan melalui kuisioner yang telah disusun dalam satu format sehingga bisa menyajikan informasi yang baik tentang kondisi suatu wilayah serta aksesnya menuju sektor – sektor yang di tinjau dalam penelitian ini. Dengan database ini bisa dimanfaatkan untuk beberapa kepentingan dalam pengambilan keputusan, antara lain:

- a. Wilayah mana yang akan dikembangkan di Kabupaten tersebut.
- b. Akses apa yang harus diprioritaskan.
- c. Jenis masalah apa yang ada pada wilayah tersebut.
- d. Bahan/material apa yang akan digunakan untuk pemeliharaan.

2.5.2 Parameter Penilaian

Parameter penilaian kesesuaian teknis didapat melalui pengolahan parameter dan aspek yang tercantum pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana di Kawasan Perkotaan, dan Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 02/SE/M/2018, dalam Pedoman Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. Pd 03-2017-B. Terdapat beberapa parameter yang dipilih, dengan pemilihan parameter penilaian tersebut mewakili kebutuhan teknis fasilitas. Aspek dan parameter yang digunakan untuk menilai kesesuaian fasilitas ditunjukkan pada Tabel 2.2

Tabel 2. 2 Variabel dan Parameter Penilaian Kesesuaian Aksesibilitas

No	Variabel	parameter	Keterangan
1.	Keamanan	P1 P2 P3 P4	Terdapat beda ketinggian antara trotoar dengan jalur kendaraan 15 cm–20 cm. Tersedianya pagar pengaman setinggi 0,9 m atau jalur hijau sebagai pembatas dengan jalur kendaraan bermotor. Permukaan trotoar tidak licin. Terdapat ubin pemandu yang menerus dan ubin peringatan pada setiap perubahan arah dan elevasi untuk penyandang disabilitas.
2.	Kenyamanan	P5	Lebar bersih trotoar dan fasilitas penyeberangan lebih dari 1,5 m.

		P6	Trotoar mampu mengakomodir volume pejalan kaki.
3.	Aksesibilitas	P7 P8 P9	Tidak terdapat penghalang pada trotoar Trotoar menerus Terdapat ramp dengan kelandaian < 8%
4.	Estetika	P10 P11	Material trotoar memiliki bahan berkualitas Terdapat sentuhan estetika atau budaya lokal pada fasilitas pejalan kaki
5.	Konektivitas	P12 P13 P14	Trotoar terhubung dengan simpul transportasi umum. Terdapat penyeberangan sebidang, JPO, atau terowongan pejalan kaki. Tersedianya fasilitas penyeberangan untuk penyandang disabilitas.
6.	Fasilitas Penunjang	P15 P16 P17 P18 P19	Terdapat fasilitas peneduh pada trotoar. Terdapat lampu penerangan, dengan jarak antar lampu 10 meter. Terdapat bangku dengan jarak antar bangku 10 meter. Terdapat tempat sampah dengan jarak antara 20 meter. Terdapat fasilitas informasi pada trotoar.

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum (2014) dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018)

2.6 Penelitian terdahulu

Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu
Taufan Abadi ¹ , Irawati ² 2016	TATA GUNA LAHAN JALUR LINTAS SELATAN (JLS) UNTUK PENYELAMATAN TAMAN NASIONAL MERU BETIRI (TNMB) DI PERBATASAN KABUPATEN JEMBER DAN BANYUWANGI DENGAN METODE IRAP	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui skala wilayah mana yang layak menjadi prioritas dalam Pembangunan. Penggunaan lahan JLS disekitar TNMB terdapat tanah masyarakat (11%), Tanah Perkebunan PTPN XII (23%) dan tanah Perhutani (56%). Hasil penelitian metode IRAP, skala prioritas jalur JLS dan Jalan pendukung (jalan sirip), yaitu Kecamatan Silo (IA=8.9375), Kecamatan Kalibaru (IA=6.4875), kemudian disusul Kecamatan Tempurejo (IA=6.1375). Untuk sektor perekonomian (SDA) tertinggi adalah Kecamatan Kalibaru (IA=9.816667), Silo (IA=9.466667) kemudian disusul Kecamatan Tempurejo (IA=8.766667). Memperhatikan JLS disekitar TNMB yang rawan “pengawasan”, perlunya “pemekaran Kecamatan” disekitar TNMB. Hal ini, Desa-desa yang dilintasi JLS sekitar kawasan TNMB, jauh dari kantor Pemerintahan (Kecamatan, Koramil dan Polsek).	<p>Persamaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> Perencanaan dengan metode IRAP Metode (indeks aksesibilitas) IA. <p>Perbedaan:</p> <p>Penelitian ini dilakukan di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar</p>

Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu
Erika Yuniasih, 2019	ANALISIS PENENTUAN SKALA PRIORITAS JALAN KABUPATEN SAMBAS BERDASARKAN METODE IRAP	<p>Penelitian ini menggunakan metode IRAP, dengan tiga puluh satu ruas jalan sebagai objek penelitian. Proses analisis serta penentuan dalam prioritas Nilai Manfaat Jalan adalah dengan suatu proses analisa sederhana dengan menggunakan variabel Nilai Indikator dan Bobot Indikator yang diperoleh dengan penyebaran kuesioner kepada masyarakat sekitar jalan yang mewakili seluruh kepentingan masyarakat, selain itu juga penyebaran kuesioner kepada stakeholder dan hasil pengamatan. Indikator yang ditetapkan sebagai pertimbangan disesuaikan dengan keadaan desa yang dilewati oleh tiga puluh satu ruas jalan kabupaten yang bersangkutan. Dari hasil analisis didapatkan urutan prioritas nilai manfaat jalan terbesar adalah Jalan IKK Pemangkat dengan NMJ sebesar 17,07, seterusnya sampai yang nilai manfaat jalan terkecil adalah Jalan Selakau Tua Selobat dengan NMJ sebesar 5,64</p>	<p>Persamaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> Perencanaan dengan metode IRAP Analisa sederhana dengan menggunakan variabel Nilai Indikator dan Bobot Indikator yang diperoleh dengan penyebaran kuesioner kepada Masyarakat sekitar jalan yang mewakili seluruh kepentingan masyarakat, selain itu juga penyebaran kuesioner kepada stakeholder dan hasil pengamatan. <p>Perbedaan:</p> <p>Penelitian ini dilakukan di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar</p>

Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu
A. SOPHY M. LOGAWALI, 2023	ANALISIS PEMANFAATAN PENGGUNAAN TROTOAR DI PERKOTAAN DENGAN KONSEP WALKABILITY INDEX	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pemanfaatan trotoar berdasarkan konsep Walkability Index dan Untuk mengetahui, kondisi yang menunjang kenyamanan, kemudahan, serta keselamatan atau keamanan para pejalan kaki atas penggunaan jalur trotoar jalan yang tersedia di Alun-Alun Kota Polewali Mandar. Metode analisis pada penelitian ini adalah Analisis Global Walkability Index. Hasil analisis penelitian ini adalah diperoleh tingkat Walkability Score dari penilaian Global Walkability Index yaitu 40, dimana dari nilai itu masuk dalam klasifikasi 25-49, sedikit fasilitas dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Tingkat kepuasan terhadap kriteria keamanan pada segmen 1, 3, dan 4 yaitu 0%, pada segmen 2 yaitu 25%. Untuk kriteria keselamatan, kenyamanan, dan keindahan diperoleh tingkat kepuasan 0% pada segmen 1, 2, 3, dan 4.	<p>Persamaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Untuk mengetahui, kondisi yang menunjang kenyamanan, kemudahan, serta keselamatan atau keamanan para pejalan kaki atas penggunaan jalur trotoar b. Penelitian ini dilakukan di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar <p>Perbedaan:</p> <p>KONSEP WALKABILITY INDEX</p>

Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu
Wahyuni Kurniawati, 2019	ANALISIS KELAYAKAN BERJALAN DAN FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT BERJALAN KAKI DI JAKARTA	Fasilitas Pejalan kaki diukur menggunakan walkability (Kelayakan Berjalan). Walkability termasuk dalam aksesibilitas yang mempunyai dampak ekonomi yang baik, yakni penghematan biaya transportasi, efisiensi penggunaan lahan, meningkatkan harga properti (hunian), penghematan biaya kesehatan, dan pembangunan ekonomi. Pengadaan area pedestrian tidak seimbang dibandingkan dengan pengadaan infrastruktur publik lainnya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji minat berjalan seseorang dilihat dari faktor demografi sosial ekonomi dan kelayakan berjalan. Faktor tersebut diduga memengaruhi persepsi minat dan preferensi berjalan kaki. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan observasi, survey kuesioner, dan kepada pejalan kaki serta menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan analisis regresi logistik Penelitian dilakukan di dua jalan yakni jalan Jenderal Sudirman dan Jalan Salemba Raya.	<p>Persamaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. termasuk dalam aksesibilitas yang mempunyai dampak ekonomi yang baik, yakni penghematan biaya transportasi, efisiensi penggunaan lahan, meningkatkan harga properti (hunian), penghematan biaya kesehatan, dan pembangunan ekonomi b. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan observasi, survey kuesioner <p>Perbedaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Penelitian ini dilakukan di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar b. Konsep walkability

Nama dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu
Hari Wibowo dan Heri Azwansyah, 2009	PENGUNAAN METODE IRAP DALAM PENENTUAN PRIORITAS PROGRAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PERDESAAN (STUDY KASUS DESA KALIMAS KECAMATAN SUNGAI KAKAP KABUPATEN KUBU RAYA)	<p>Penelitian ini menggunakan metode IRAP, yang merupakan prosedur perencanaan yang telah terekomendasi yang mampu menjawab kebutuhan akses riil penduduk desa. Ada 4 (empat) tahap analisis yang dilakukan yaitu : (1) penetapan indikator aksesibilitas, (2) penetapan bobot indikator, (3) perhitungan nilai aksesibilitas, dan (4) penentuan dusun dan sektor prioritas. Metode survei yang diterapkan dalam penelitian ini adalah metode home interview. Instrumen yang digunakan dalam home interview adalah kuisisioner penentuan nilai indikator dan kuisisioner penentuan bobot indikator. Ada enam sektor yang dianggap sangat penting oleh penduduk dalam rangka upaya peningkatan aksesibilitas yaitu : sektor pertanian, air, pasar, kesehatan, pendidikan dan sektor perikanan Semua dusun di Desa Kalimas, prioritas utama perlu penanganan aksesibilitas adalah pada sektor pertanian.</p>	<p>Persamaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Perencanaan dengan metode IRAP b. home interview, intervensi c. (1). penetapan indikator aksesibilitas, (2). penetapan bobot indikator, (3). perhitungan nilai aksesibilitas (4). penentuan sektor prioritas <p>Perbedaan:</p> <p>Penelitian ini dilakukan di kawasan Alun-Alun Kota Polewali Mandar</p>

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa aksesibilitas trotoar di Alun-Alun Kota Polewali Mandar bervariasi di setiap ruas jalan. Jl. Manunggal memiliki aksesibilitas yang lebih baik dibandingkan ruas lainnya, sedangkan Jl. Hos Cokroaminoto, Jl. Todilaling, dan Jl. Budi Utomo masih perlu perbaikan dalam aspek kenyamanan dan keamanan.

Karakteristik trotoar di kawasan Alun-Alun Polewali Mandar menunjukkan bahwa hanya ruas Jl. Manunggal yang memenuhi standar dimensi sesuai Permen PU No. 03/PRT/M/2014, sementara tiga ruas lainnya Jl. Hos Cokroaminoto, Jl. Todilaling, dan Jl. Budi Utomo tidak sesuai standar karena memiliki lebar di bawah 2 meter.

Fasilitas pendukung trotoar sangat minim, seperti tidak tersedianya halte, pagar pengaman, tempat duduk, fasilitas penyeberangan, dan guiding block, serta penyebaran lampu penerangan dan tempat sampah yang tidak merata. Selain itu, banyak hambatan fisik ditemukan di sepanjang jalur trotoar, termasuk akar pohon besar, tumpukan sampah, keramik rusak, parkir liar, dan pedagang kaki lima yang mengganggu kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki.

Dari sisi pengguna, mayoritas adalah usia produktif (19–40 tahun), didominasi laki-laki, dan sebagian besar berprofesi sebagai mahasiswa. Tingkat kepuasan pengguna juga bervariasi, di mana pengguna Jl. Manunggal cenderung merasa puas dengan aspek keamanan dan kenyamanan, sementara pengguna di ruas lain, terutama Jl. Todilaling dan Jl. Budi Utomo, mengeluhkan kondisi fisik dan minimnya fasilitas, yang berdampak pada rendahnya intensitas penggunaan trotoar.

Dengan menggunakan metode Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP), ditemukan bahwa Jl. Manunggal memiliki skor aksesibilitas 1.555 dengan kategori prioritas *Rendah* (39,79%), Jl. Cokroaminoto memiliki skor aksesibilitas 2.001 dengan kategori prioritas *Sedang* (58,37%), Jl. Todilaling memiliki skor aksesibilitas 2.027 dengan kategori prioritas *Tinggi* (59,45%), dan Jl. Budi Utomo memiliki skor aksesibilitas 1.991 dengan kategori prioritas *Sedang* (57,95%). Maka Jl. Todilaling menjadi segmen dengan prioritas tertinggi untuk perbaikan karena memiliki aksesibilitas yang paling rendah dibandingkan ruas lainnya.

5.2 SARAN

1. Perbaikan Infrastruktur

- a. Pelebaran trotoar di Jl. Hos Cokroaminoto agar sesuai dengan standar minimal.
- b. Perbaikan permukaan trotoar di Jl. Todilaling dan Jl. Budi Utomo untuk menghilangkan hambatan seperti pohon besar dan parkir liar.

2. Penambahan Fasilitas

- a. Menyediakan halte, tempat duduk, tempat sampah, dan penerangan di semua segmen yang masih minim fasilitas.
- b. Membuat jalur penyebrangan dan marka jalan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki.

3. Pengawasan dan Evaluasi Berkala

- a. Pemerintah setempat perlu melakukan pengawasan dan perawatan rutin terhadap trotoar.
- b. Masyarakat diharapkan ikut berpartisipasi dalam menjaga kebersihan dan ketertiban trotoar.

Dengan perbaikan yang tepat, diharapkan aksesibilitas trotoar di Alun-Alun Kota Polewali Mandar dapat meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki secara signifikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Integrated urban mobility policies in metropolitan areas: A system dynamics approach for the Rhine-Ruhr metropolitan region in Germany (Melkonyan et al., 2020)
- The measurement of accessibility: Some preliminary results (Dalvi & Martin, 1976)
- Studi Perencanaan Trotoar Di Dalam Lingkungan Kampus Universitas Sriwijaya Inderalaya (Pratama, 2014)
- Analisa Clustering Pada Data Pelanggaran Lalulintas Di Pengadilan Negeri Dumai Dengan Menggunakan Metode K-Means(Elisawati et al., Wahyuni 2019)
- Dasar-dasar Rekayasa Transportasi (C. Jotin Khisty, 2003) & Transportation engineering: an introduction (Lall, 1990)
- Efektivitas trotoar berdasarkan tingkat pelayanan trotoar di kota makassar (Muh. A Achmad 2020)
- Kabupaten Sintang (Studi kasus Kecamatan Ketungau Hulu) daerah perbatasan yang ada di Kalimantan Barat masih merupakan daerah tertinggal dengan infrastruktur yang kurang memadai , tentu saja hal ini masyarakat perbatasan yang jauh lebih rendah disbanding (Simbolon et al., n.d.)
- View metadata, citation and similar papers at core.ac.uk (Literate & Indonesia, Fauziah 2020)
- Dalam membentuk kepuasan pelanggan sehingga tercipta loyalitas pelanggan (studi kasus pada toko mayang collection cabang kepanjen) (Manajemen & Malang, n.d. Parasuraman, Zeithaml dan Berry 1990)

Sambas berdasarkan metode irap (Yuniasih, 2019)

Analisis Pemanfaatan Penggunaan Trotoar Di Perkotaan Dengan Konsep Walkability Index (A Sophy Logawali, 2023)

Program Pembangunan Infrastruktur Perdesaan (Study Kasus Desa Kalimas Kecamatan Sungai Kakap Kabupaten Kubu Raya) (Wibowo, n.d.)

Permen PUPR Nomor : 03/PRT/M/2014 (Kementerian Pekerjaan Umum, 2014)

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.32/PRT/M/2006 Tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan Sistem Pengelolaan Persampahan (Menteri Pekerjaan Umum, 2006)

Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki (Pemerintah Republik Indonesia, 2018)