

PERENCANAAN FASILITAS PEJALAN KAKI DI KAWASAN CBD KABUPATEN PARIGI MOUTONG

Eva Nuriati, M. Nurhadi, Ricko Yudhanta

Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat
Indonesia – STTD, Indonesia
Jalan Raya Setu Km 3,5 Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520
evanuriati6@gmail.com

ABSTRACT

The CBD (Central Business District) area has land use in the form of shops and offices, but on the Trans Sulawesi 14, Trans Sulawesi 15, Trans Sulawesi 16, Kampali, and Akses Lingkar Parigi 6, there are no pedestrian facilities. Pedestrians mixed with vehicles have the potential to cause conflicts than can affect safety and affect safety and affect smooth flow of traffic. With such probles, it is necacessary to plan pedestrian facilities for safety and smooth traffic.

The analytical method used in this study is the analysis of the evaluation of the existing condition, the analysis of facility needs and assessment of the accessibility of the pedestrian space. In the actual conditions in the field and the determination of the characteristic of pedestrians and the proportion of vehicles that pass through the study road section. Facility requirements analysis is carried out to find out how easy it is for pedestrians to pass through the study road and for pedestrians to make it disability-frienly and make it easier for pedestrians to pass through the study road.

Keyword : *Pedestrian, function, design pedestrian path*

ABSTRAK

Kawasan CBD (Central Business District) memiliki tata guna lahan berupa pertokoan, dan perkantoran tetapi di ruas jalan Trans Sulawesi 14, Trans Sulawesi 15, Trans Sulawesi 16, Kampali, dan Akses Lingkar Parigi 6 tidak memiliki fasilitas pejalan kaki. Pejalan kaki yang bercampur dengan kendaraan berpotensi menimbulkan konflik yang dapat mempengaruhi keselamatan serta mempengaruhi keselamatan serta mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas. Dengan permasalahan seperti itu, perlu dilakukannya perencanaan fasilitas pejalan kaki demi keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian kali ini yaitu dengan analisis evaluasi kondisi eksisting, analisis kebutuhan fasilitas dan penilaian aksesibilitas ruang pejalan kaki. Pada evaluasi kondisi eksisting dilakukan perhitungan tingkat pelayanan yang ada pada kondisi sesungguhnya di lapangan serta penentuan karakteristik pejalan kaki dan proporsi kendaraan yang melalui ruas jalan kajian. Analisis kebutuhan fasilitas dilakukan guna mengetahui spesifikasi fasilitas pejalan kaki yang diperlukan dengan menggunakan dasar dari peraturan jurnal dan sumber lain. Penilaian aksesibilitas dilakukan untuk mengetahui seberapa mudah pejalan kaki melalui ruas jalan kajian dan pada pejalan kaki agar ramah disabilitas dan memudahkan pejalan kaki untuk melalui ruas jalan kajian.

Kata Kunci: Fasilitas pejalan kaki, keselamatan, tingkat pelayanan, aksesibilitas

PENDAHULUAN

Kabupaten Parigi Moutong merupakan daerah wilayah tingkat II di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah, Indonesia. Kabupaten Parigi Moutong melingkupi sebagian besar dari daerah pantai timur Sulawesi Tengah dan teluk Tomini. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 6.231,85 ha dan berpenduduk sebanyak 451.189 jiwa (2020). Kawasan *Central Bussines District* (CBD) Kabupaten Parigi Moutong berada di kecamatan Parigi. Luas wilayah administrasi kecamatan Parigi yaitu 23,5 km², dengan jumlah penduduk di kecamatan Parigi sebesar 31.661 jiwa. Kecamatan Parigi merupakan kawasan pusat kegiatan masyarakat, hal itu menyebabkan adanya pergerakan atau aktivitas masyarakat. Keterkaitan pejalan kaki dengan kondisi daerah yang mempunyai tata guna lahannya didominasi oleh wilayah pertokoan, perkantoran, dan pemukiman cukup tinggi karena wilayah tersebut merupakan tempat mereka melakukan kegiatan sehari-hari. Sehingga penyediaan dan peningkatan fasilitas pejalan kaki perlu dilakukan, dikarenakan pejalan kaki merupakan pemegang posisi paling utama atau prioritas dalam lalu lintas jika bercampur dengan arus lalu lintas kendaraan. Untuk fasilitas pejalan kaki di Kabupaten Parigi Moutong hanya beberapa ruas yang memiliki trotoar dan kebanyakan hanya memiliki drainase yang di atasnya ditutupi oleh beton pada setiap ruas jalannya. Dan fasilitas bagi para pejalan kaki sangat kurang memadai. Bahkan di diantaranya zebracross dan trotoar sudah tersedia namun hanya di beberapa lokasi saja dan belum memadai.

Dengan kondisi yang mengharuskan para pejalan kaki untuk bercampur dengan kendaraan di jalan, hal tersebut dapat berpotensi untuk menimbulkan konflik yang akan mempengaruhi keselamatan pengguna jalan baik itu dari pihak pejalan kaki maupun pihak pengendara dan akan mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas. Di kecamatan Parigi terutama para pejalan kaki kurang mendapatkan perhatian dalam kaitannya dengan transportasi dari pihak pemerintah. Ini dapat dilihat dari kurangnya ketersediaan fasilitas penunjang bagi para pejalan kaki. Ketidaksesuaian penyediaan fasilitas pejalan kaki ini disebabkan belum adanya pendekatan penyediaan fasilitas yang memperhitungkan karakteristik lingkungan serta perilaku dan preferensi pejalan kaki. Kemudian pengembangan prasarana pejalan kaki juga dihadapkan pada terbatasnya ruang milik jalan. Pengembangan wilayah yang sering tidak mempertimbangkan para pejalan kaki, yang mana kendaraan bermotor lebih mendapat prioritas utama daripada pejalan kaki. Permasalahan tersebut adalah peran dan fungsi fasilitas pejalan kaki bagi para pengguna jalan seiring dengan perkembangan di daerah ruas jalan tersebut. Oleh karena itu perlu adanya fasilitas yang tepat serta memadai bagi pejalan kaki. Dengan adanya fasilitas pejalan kaki akan tercipta suatu kondisi yang aman, nyaman, cepat, ekonomis, dan terbebas dari gangguan pemakai jalan lainnya seperti arus lalu lintas kendaraan.

TINJAUAN PUSTAKA

Pejalan Kaki

Menurut Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyebrangan dan fasilitas lain serta mendapat prioritas pada saat menyebrang.

Fasilitas Pejalan Kaki

Berdasarkan SK Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 tahun 2018, fasilitas pejalan kaki ialah fasilitas pada ruang milik jalan yang disediakan untuk pejalan kaki, antara lain dapat

berupa trotoar, penyeberangan jalan di atas jalan (jembatan), pada permukaan jalan, dan dibawah jalan (terowongan).

Untuk menentukan lebar trotoar usulan menggunakan rumus :

$$WD = \left(\frac{P}{35}\right) + N$$

dimana,

WD = Lebar trotoar yang dibutuhkan (m)

P = Arus pejalan kaki permenit

35 = Arus maksimum pejalan kaki permeter lebar permenit

N = Konstanta (Tergantung pada aktivitas daerah sekitar)

Untuk menentukan fasilitas penyeberangan menggunakan:

$$P \times V^2$$

dimana,

P = Volume pejalan kaki yang menyebrang jalan per jam

V = Volume kendaraan tiap jam pada dua arah (kendaraan/jam)

Tabel 1. Tabel Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan

PV ²	P (orang/jam)	V (kend/jam)	Rekomendasi Awal
≤ 10 ⁸			Tidak perlu penyeberangan
> 10 ⁸	50 – 1100	300 – 500	<i>Zebra cross</i>
> 2 x 10 ⁸	50 – 1100	400 – 750	<i>Zebra cross</i> Dengan Pelindung
> 10 ⁸	50 – 1100	> 500	<i>Pelican crossing</i>
> 10 ⁸	> 1100	> 500	<i>Pelican crossing</i>
> 2 x 10 ⁸	50 – 1100	> 700	<i>Pelican crossing</i> Dengan Lapak Tunggu
> 2 x 10 ⁸	> 1100	> 400	<i>Pelican crossing</i> Dengan Lapak Tunggu

Sumber : SK.Menteri PUPR No 02/SE/M/2018

Parameter Kemudahan Berjalan Kaki

Aksesibilitas Pejalan Kaki adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan pejalan kaki untuk mencapai suatu tujuan yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang memadai. Aksesibilitas Pejalan Kaki dapat diartikan sebagai Walkability. Menurut Sasmita (2018) “Walkability adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan dan mengukur konektivitas serta kualitas jalur pejalan kaki. Pengukurannya dilakukan melalui penilaian komprehensif terhadap infrastruktur yang tersedia untuk pejalan kaki “.Pengukuran tingkat *walkability* *Global Walkability Index (GWI)* yang dikemukakan oleh Holly Virginia Krambeek untuk *World Bank* pada tahun 2006 menggunakan skala penilaian yakni 0 - 100 dan untuk mendapatkan skor walkability juga diadakan penilaian terhadap variabel yang telah ditetapkan dengan skala penilaian 1 - 5.

Tabel 2 Parameter *Asian Development Bank* tentang *Walkability*

No	Parameter	Keterangan
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya	Tingkat konflik antara pejalan kaki dan mode lain di jalan, seperti sepeda, sepeda motor dan mobil
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kebutuhan, ketersediaan dan kondisi jalur berjalan. Parameter ini diubah dari parameter Pemeliharaan dan Kebersihan dalam GWI
3	Ketersediaan penyebrangan	Ketersediaan dan panjang penyebrangan untuk menjelaskan apakah pejalan kaki cenderung jaywalk ketika tidak ada penyebrangan atau ketika penyebrangan terlalu jauh
4	Keselamatan Penyebrangan	Arus lalu lintas moda lainnya saat melintasi jalan, waktu dihabiskan menunggu menyebrang jalan dan jumlah waktu yang diberikan kepada pejalan kaki untuk menyebrang jalan
5	Perilaku Pengendara kendaraan motor atau mobil	perilaku pengendara terhadap pejalan kaki sebagai indikasi jenis lingkungan pejalan kaki
6	Amenities (kelengkapan pendukung)	Ketersediaan fasilitas seperti bangku, lampu jalan, toilet umum dan pohon-pohon yang sangat meningkatkan daya tarik dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki dan juga daerah di sekitarnya
7	Infrastruktur pendukung disabilitas	Ketersediaan posisi pemeliharaan infrastruktur penyandang cacat
8	Kendala / Hambatan	Adanya penghalang permanen atau sementara di jalur pejalan kaki yang akan mengurnagi lebar efektif jalur pejalan kaki sehingga menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki
9	Keamanan dari Kejahatan	Rasa aman yang umum terhadap kejahatan di jalan

Sumber : Tanumbia, Nuryani (2017)

Penilaian untuk masing-masing parameter menggunakan sistem peringkat dari 0 (nilai terendah) sampai 100 (nilai tertinggi). Hal itu dilakukan untuk mempermudah melihat rating walkability yang dibagi menjadi 3 kategori yaitu:

1. Kategori Hijau, dengan skor > 70 , menyatakan *highly walkable* (sangat baik untuk berjalan).
2. Kategori Kuning, dengan skor $50 - 70$, menyatakan *waiting to walk* (cukup baik untuk berjalan).
3. Kategori Merah, dengan skor < 50 , menyatakan *not walkable* (tidak baik untuk berjalan).

Faktor Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

Menurut HCM (2000) Amerika, berikut merupakan faktor-faktor pertimbangan

dalam analisis tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki yaitu:

1. Kecepatan Pejalan Kaki

$$V = L/t$$

Dimana :

V = Kecepatan Pejalan Kaki

L = Panjang Segmen Pengamatan

T = Waktu Tempuh Pejalan kaki pada segmen

2. Kepadatan Pejalan Kaki

$$D = Q/V$$

Dimana :

D = Kepadatan Pejalan Kaki

Q = Arus Pejalan Kaki Segmen Pengamatan

V = Kecepatan Pejalan Kaki

3. Arus Pejalan Kaki

$$Q = Nm/15 We$$

Dimana :

Q = Arus Pejalan Kaki Segmen Pengamatan

Nm = Jumlah Pejalan Kaki Lewat Segmen

We = W ruang pejalan kaki – W yang tidak bisa untuk berjalan

4. Ruang Pejalan Kaki

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

Dimana :

S = Ruang Pejalan Kaki

V = Kecepatan Pejalan Kaki

Q = Arus Pejalan Kaki

D = Kepadatan Pejalan Kaki

Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

Tabel 3 Tingkatan standar pelayanan jalur pejalan kaki

Tingkat Pelayanan	Ruang Pejalan Kaki (m ² /p)	Tingkat Arus (p/menit/meter)	Kecepatan (m/det)	V/C RASIO
A	>5.6	≤ 16	> 1.30	≤ 0.21
B	> 3.7 – 5.6	> 16 – 23	> 1.27 – 1.30	> 0.21 – 0.31
C	> 2.2 – 3.7	> 23 – 33	> 1.22 – 1.27	> 0.31 – 0.44
D	> 1.4 – 2.2	> 33 – 49	> 1.14 – 1.22	> 0.44 – 0.65
E	> 0.75 – 1.4	> 49 – 75	> 0.75 – 1.14	> 0.65 – 1.00
F	≤ 0.75	variable	≤ 0.75	variable

Sumber: US HCM 2000

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan alur metodologi penelitian yaitu identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data, dengan tujuan tahap akhir adanya usulan atau rekomendasi untuk desain fasilitas.

Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan untuk penelitian ini yaitu data sekunder dan primer, dengan metode pengumpulan yaitu:

1. Pengumpulan data sekunder

Metode ini digunakan untuk mendapatkan data-data sekunder yang dibutuhkan dengan cara langsung mendatangi instansi terkait, seperti ; Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Parigi Moutong, Kantor Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Parigi Moutong dan Bappeda Kabupaten Parigi Moutong. Berikut ini adalah target data sekunder :

- Peta Jaringan Jalan, didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Parigi Moutong dan Dinas PUPR Kabupaten Parigi Moutong.
- Peta Tata Guna Lahan, didapat dari Bappeda Kabupaten Parigi Moutong.
- Data Kependudukan, didapat dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Parigi Moutong.

2. Metode pengumpulan data primer

Data primer diperoleh dari survey atau pengamatan secara langsung di lapangan. Data ini didapatkan oleh Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten secara langsung pada lokasi tempat dilaksanakannya PKL tersebut serta didapatkan oleh penulis yang melakukan survai lanjutan pada daerah yang akan menjadi lokasi studi dalam penulisan skripsi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Evaluasi Kondisi Eksisting

Evaluasi yang dilakukan bertujuan untuk mendapatkan tingkat pelayanan fasilitas eksisting dengan menghitung faktor – faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan fasilitas. Sehingga dapat diketahui apakah fasilitas yang tersedia sudah mencukupi

tingkat pelayanannya atau belum dan apakah perlu dilakukan perencanaan terkait dengan fasilitas pejalan kaki usulan kedepan. Dari hasil evaluasi didapatkan yaitu:

1. Jalan Trans Sulawesi 14

Tabel 4 Tingkat Pelayanan Jalan Trans Sulawesi 14

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Trotoar Kiri	Kondisi	Trotoar Kanan	Kondisi	Zebra Cross	Kondisi
1	Trans Sulawesi Segmen 14	300	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-

Sumber: Hasil Analisis

2. Jalan Trans Sulawesi 15

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Trotoar Kiri	Kondisi	Trotoar Kanan	Kondisi	Zebra Cross	Kondisi
1	Trans Sulawesi Segmen 15	350	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-

Tabel 5 Tingkat Pelayanan Jalan Trans Sulawesi 15

Sumber: Hasil Analisis

3. Jalan Trans Sulawesi 16

Tabel 6 Tingkat Pelayanan Jalan Trans Sulawesi 16

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Trotoar Kiri	Kondisi	Trotoar Kanan	Kondisi	Zebra Cross	Kondisi
1	Trans Sulawesi Segmen 16	900	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-

Sumber: Hasil Analisis

4. Jalan Kampali

Tabel 7 Tingkat Pelayanan Jalan Kampali

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Trotoar Kiri	Kondisi	Trotoar Kanan	Kondisi	Zebra Cross	Kondisi
1	Kampali	950	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-

Sumber: Hasil Analisis

5. Jalan Lingkar Parigi 6

Tabel 8 Tingkat Pelayanan Jalan Lingkar Parigi 6

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Trotoar Kiri	Kondisi	Trotoar Kanan	Kondisi	Zebra Cross	Kondisi
1	Akses Lingkar Parigi Segmen 6	450	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-	Tidak Ada	-

Sumber: Hasil Analisis

Analisis Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki

Analisis kebutuhan fasilitas bertujuan untuk mengetahui spesifikasi fasilitas rencana yang diperlukan pada ruas jalan kajian dengan perhitungan menggunakan rumusan yang telah dijabarkan, dari hasil analisis didapatkan:

1. Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri

Tabel 9 Fasilitas menyusuri

No	Nama	Lebar Trotoar Utara (m)	Lebar Trotoar Selatan (m)
1	Trans Sulawesi 14	1,8	1,8
2	Trans Sulawesi 15	1,8	1,8
3	Trans Sulawesi 16	1,8	1,8
5	Kampali	1,8	1,8
6	Lingkar Parigi 6	1,8	1,8

Sumber: Hasil Analisis

2. Fasilitas Pejalan Kaki Menyeberang

Tabel 10 Fasilitas menyusuri

No	Nama Ruas Jalan	Fasilitas Penyeberangan
1	Trans Sulawesi 14 segmen. 1	<i>Zebra Cross</i>
2	Trans Sulawesi 15 segmen 2	<i>Zebra Cross</i>
3	Trans Sulawesi 16 segmen 8	<i>Zebra Cross</i>
4	Kampali	<i>Pelican Crossing</i>
5	Akses Lingkar Parigi	<i>Pelican Crossing</i>

Sumber: Hasil Analisis

Usulan Pemecahan Masalah

Untuk meningkatkan pelayanan terhadap fasilitas pejalan kaki, perlu dilakukan perencanaan atau pengadaan fasilitas yang sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan.

Dari hasil analisis maka di dapatkan perbandingan tingkat pelayanan sebagai berikut :

Tabel 12 Perbandingan Tingkat Pelayanan eksisting dengan usulan

No	Nama Jalan	Arus Pejalan Kaki		Ruang Pejalan Kaki		Tingkat Pelayanan	
		Eks	Usulan	Eks	Usulan	Eks	Usulan
1	Trans 14	13	11	-	6,6	F	A
2	Trans 15	11	15	-	5	F	A
3	Trans 16	11	15	-	5	F	A
4	Kampali	15	13	-	5,5	F	A
5	Akses Lingkar	12	14		5,5	F	A

Sumber: Hasil Analisis

KESIMPULAN

Dari hasil analisis yang telah dilakukan maka didapatkan kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Fasilitas pejalan kaki yang dibutuhkan pada ruas jalan Trans Sulawesi 14, yaitu Trotoar untuk fasilitas menyusuri dan *Zebra cross* untuk fasilitas menyeberang, Fasilitas pejalan kaki yang dibutuhkan pada ruas jalan Trans Sulawesi 15 yaitu Trotoar untuk fasilitas menyusuri dan *Zebra cross* untuk fasilitas menyeberang, Fasilitas pejalan kaki yang dibutuhkan pada ruas jalan Trans Sulawesi 16 yaitu Trotoar untuk fasilitas menyusuri dan *Zebra cross* untuk fasilitas menyeberang. Fasilitas pejalan kaki yang dibutuhkan pada ruas jalan Kampali yaitu Trotoar untuk fasilitas menyusuri, *Zebra cross* dan *Pelican Crossing* untuk fasilitas menyeberang serta Fasilitas pejalan kaki yang dibutuhkan pada ruas jalan Akses Lingkar Parigi 6 yaitu Trotoar untuk fasilitas menyusuri, *Pelican Crossing* untuk fasilitas menyeberang.
2. Tingkat pelayanan eksisting dari fasilitas pejalan kaki pada ruas Jalan Trans Sulawesi 14, Trans Sulawesi 15, Trans Sulawesi 16, Kampali dan Akses Lingkar Parigi 6 adalah F. Hal ini disebabkan karena tidak adanya fasilitas pejalan kaki eksisting sehingga menyebabkan pejalan kaki tidak memiliki ruang pejalan kaki.
3. Tingkat aksesibilitas dari fasilitas pejalan kaki eksisting pada jalan Trans Sulawesi 14 adalah 35,6 yang termasuk kedalam kategori “Merah” yang menyatakan tidak baik untuk berjalan. Untuk ruas jalan Trans Sulawesi 15 adalah 36,7 termasuk kedalam kategori “Merah” yang menyatakan tidak baik untuk berjalan. Untuk ruas jalan Trans Sulawesi 16 adalah 32,2 termasuk kedalam kategori “Merah” sehingga menyatakan tidak baik untuk berjalan. Untuk ruas jalan Kampali adalah 33,3 termasuk kedalam kategori “Merah” yang menyatakan tidak baik untuk berjalan. Untuk ruas jalan Akses Lingkar Parigi 6 adalah 35.6 termasuk kedalam kategori “Merah” sehingga menyatakan tidak baik untuk berjalan.
4. Fasilitas pejalan kaki yang perlu dibangun pada ruas jalan adalah:
 - 1) Untuk ruas jalan Trans Sulawesi 14 segmen 1, Trans Sulawesi 14 Segmen 2, dan Trans Sulawesi 14 segmen 3 adalah fasilitas trotoar dengan lebar 1,8 meter, serta fasilitas penyeberangan berupa *Zebra Cross*.
 - 2) Untuk ruas jalan Trans Sulawesi 15 segmen 1, Trans Sulawesi 15 segmen 2, dan Trans Sulawesi 15 Segmen 3 adalah fasilitas trotoar dengan lebar 1,8 meter, serta fasilitas penyeberangan berupa *Zebra cross*.
 - 3) Untuk ruas jalan Trans Sulawesi 16 segmen 1, Trans Sulawesi 16 segmen 2, Trans Sulawesi 16 Segmen 3, Trans Sulawesi 16 Segmen 4, Trans Sulawesi 16 Segmen 5, Trans Sulawesi 16 Segmen 6, Trans Sulawesi 16 Segmen 7,

Trans Sulawesi 16 Segmen 8, dan Trans Sulawesi 16 Segmen 9, adalah fasilitas trotoar dengan lebar 1,8 meter, serta fasilitas penyeberangan berupa *Zebra cross*.

- 4) Untuk ruas jalan Kampali segmen 1, Kampali segmen 2, Kampali Segmen 3, Kampali Segmen 4, Kampali Segmen 5, Kampali Segmen 6, Kampali Segmen 7, Kampali Segmen 8, dan Kampali Segmen 9, adalah fasilitas trotoar dengan lebar 1,8 meter, serta fasilitas penyeberangan berupa *Zebra cross* dan *Pelican crossing*.
- 5) Untuk ruas jalan Akses Lingkar Parigi segmen 1, Akses Lingkar Parigi segmen 2, Akses Lingkar Parigi Segmen 3, Akses Lingkar Parigi segmen 4 adalah fasilitas trotoar dengan lebar 1,8 meter, serta fasilitas penyeberangan berupa *Pelican crossing*.

SARAN

Dari pembahasan yang telah dilakukan maka didapatkan saran yang berdasarkan hasil analisa data, yaitu:

1. Pemerintah Daerah Kabupaten Parigi Moutong perlu melakukan penanganan untuk meningkatkan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dengan melakukan pembangunan fasilitas pejalan kaki yang nyaman dan aman sehingga dapat meningkatkan aksesibilitas pejalan kaki.
2. Pemerintah Daerah Kabupaten Parigi Moutong perlu melakukan analisis lanjutan tentang biaya pembangunan dan pengembangan fasilitas pejalan kaki, sehingga akan mempermudah dalam melakukan estimasi biaya yang diperlukan untuk melakukan progres pelaksanaan pembangunan fasilitas pejalan kaki pada kawasan Central Business District (CBD) di Kabupaten Parigi Moutong.
3. Perlunya dilakukan kajian lanjutan terhadap ruas jalan yang terdapat pada Kawasan *Central Business District* (CBD) di Kabupaten Parigi Moutong setelah dilakukannya perencanaan dengan memperhatikan tata guna lahan yang ada.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini saya mengucapkan rasa terima kasih saya kepada kedua orang tua saya yang telah memberikan dukungan penuh kepada saya baik dukungan moral maupun secara spiritual. Dan kepada Bapak Nurhadi dan Bapak Ricko Yudhanta selaku Dosen Pembimbing serta kepada rekan – rekan Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD yang telah banyak memberikan bantuan, doa, serta motivasi selama menjalani pendidikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1995, *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (Nomor 011/T/Bt/1995)*, Jakarta
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*.
- _____. 2018. *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.
- Republik Indonesia. 2009. *Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Sasmita, Dessi. 2018. *Evaluasi Tingkat Pelayanan Trotoar Sebagai Jalur Pejalan Kaki dan Studi Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Tingkat Kenyamanan Trotoar Pada Kawasan Perdagangan Studi Kasus: Ruas Jalan Ahmad Yani Kota Paya Kumbuh. Padang*.
- Transportation Research Board. 2000. *Highway Capacity Manual*. Washington, DC : National Research Council.