

PERENCANAAN FASILITAS PEJALAN KAKI DI KAWASAN PASAR BESAR BLAURAN KOTA PALANGKA RAYA

PEDESTRIAN FACILITY PLANNING IN THE BLAURAN MARKET AREA, PALANGKA RAYA CITY

Muhammad Rizky Raya Firdaus¹, Utut Widyanto², dan Robert Simanjuntak³

¹Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD, Jl. Raya Setu, No. 89, Bekasi, 17520, Jawa Barat, Indonesia

^{2,3}Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jl. Raya Setu, No. 89, Bekasi, 17520,
Jawa Barat, Indonesia

E-mail: rizkyraya58@gmail.com

ABSTRACT

The Pasar Besar Blauran area is the center of economic activity in Palangka Raya City. The problem in this area is the conversion of sidewalks for parking and traders which results in pedestrians having to walk on the road so that there is a mixture of pedestrian flow and motorized vehicle flow so that it has a high risk of accidents. The purpose of this study is to identify the level of service and level of pedestrian accessibility using the pedestrian service level (LOS) analysis method from PUPR, 2014 and the Global Walkability Index (GWI) analysis method from Krambeck, 2006. The results of the analysis showed that the highest pedestrian service level (LOS) performance was B and the lowest was F. And for the results of the Global Walkability Index analysis, the highest score was 51.11 (Waiting To Walk) and the lowest score was 42.22 (Not Walkable). It is necessary to improve the performance of the service level and accessibility level on each road section of the study. This can be done by building sidewalks and controlling street vendors and parking attendants who use the sidewalks. Based on the analysis of pedestrian width requirements, it was obtained that the sidewalk was built with a width of 1.85 meters to improve the comfort of pedestrians and add supporting facilities.

Keywords : *Pedestrian, Level of Service, Accessibility, Walkability, Crossing*

ABSTRAK

Kawasan Pasar Besar Blauran merupakan pusat kegiatan ekonomi Kota Palangka Raya. Permasalahan pada kawasan ini adalah alih fungsi trotoar untuk parkir dan pedagang yang mengakibatkan pejalan kaki harus berjalan di ruas jalan sehingga terjadi percampuran arus pejalan kaki dan arus kendaraan bermotor sehingga memiliki resiko kecelakaan yang tinggi. Tujuan dari penelitian ini mengidentifikasi tingkat pelayanan dan tingkat aksesibilitas pejalan kaki dengan metode analisis tingkat pelayanan pejalan kaki (LOS) dari PUPR, 2014 dan metode analisis *Global Walkability Index* (GWI) dari Krambeck, 2006. Hasil analisis didapat kinerja tingkat pelayanan pejalan kaki (LOS) tertinggi adalah B dan terendah adalah F. Serta untuk hasil analisis *Global Walkability Index* mendapat skor tertinggi 51,11 (*Waiting To Walk*) dan skor terendah 42,22 (*Not Walkable*). Perlu dilakukan peningkatan kinerja tingkat pelayanan serta tingkat aksesibilitas pada tiap ruas jalan kajian. Hal ini dapat dilakukan dengan pembangunan trotoar serta penertiban pedagang kaki lima dan juru parkir yang menggunakan trotoar. Berdasarkan analisis kebutuhan lebar pejalan kaki didapat pembangunan trotoar selebar 1,85 meter guna meningkatkan kenyamanan para pejalan kaki serta menambah fasilitas pendukung.

Kata Kunci: Pejalan Kaki, Tingkat Pelayanan, Tingkat Aksesibilitas, *Walkability*, Penyeberangan

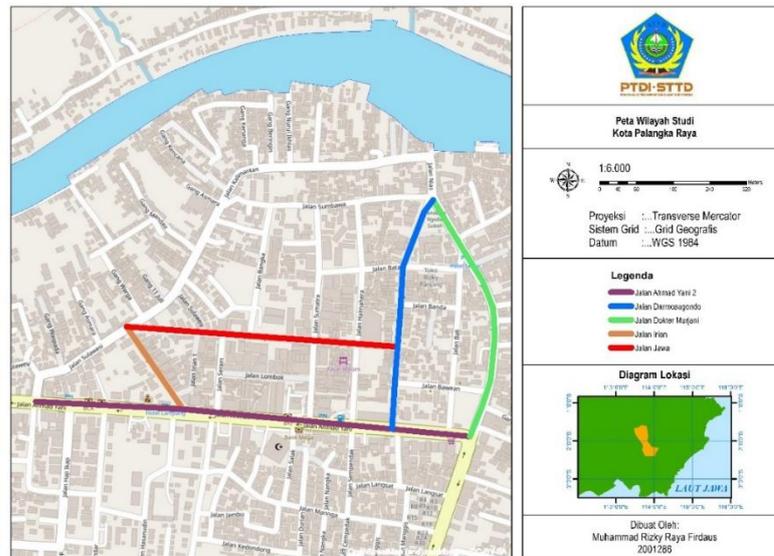
PENDAHULUAN

Kota Palangka Raya merupakan ibukota dari Provinsi Kalimantan Tengah, dimana saat ini Kalimantan sedang mengalami perkembangan yang sangat pesat. Pergerakan yang terjadi menghasilkan kegiatan berlalu lintas, baik dari orang maupun barang. Kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya adalah pusat kegiatan ekonomi Kota Palangka Raya yang terdiri dari kawasan pertokoan dan pasar. Keberadaan pasar merupakan salah satu parameter roda pergerakan ekonomi suatu daerah, sehingga keberadaan pasar memiliki kedudukan yang penting dalam suatu kawasan (Fahri Nazarudin & Djoeffan, 2021). Malangnya fasilitas pejalan kaki di kawasan ini sangat memprihatinkan. Banyak ruas jalan yang tidak memiliki trotoar sebagai ruang pejalan kaki serta trotoar yang di salahgunakan sebagai tempat parkir serta pedagang kaki lima berjualan. Hal ini mengakibatkan pejalan kaki menggunakan ruas jalan kendaraan bermotor sebagai ruang pejalan kakinya sehingga kurang nyaman dan berpotensi mengakibatkan kecelakaan akibat terjadinya percampuran lalu lintas antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Palangka Raya Nomor 1 Tahun 2019 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Palangka Raya bahwasanya Jalan Ahmad Yani, Jalan Irian, Jalan Jawa, Jalan Darmosugondo, dan Jalan Murjani termasuk dalam pemantapan serta pengembangan jaringan pejalan kaki dengan meningkatkan kualitas pelayanan maupun pembangunan permukaan jalur pejalan kaki yang dilengkapi sarana dan prasarana pendukung bagi pejalan kaki. Oleh karena itu, perlu dilakukan studi untuk merencanakan fasilitas pejalan kaki tersebut sehingga dapat menciptakan fasilitas pejalan kaki yang optimal dan dapat memberikan rasa nyaman serta aman bagi pejalan kaki.

METODE

Waktu dan Lokasi

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Palangka Raya dengan wilayah yang dikaji berfokus pada Kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya dengan mengambil 5 ruas jalan sebagai ruas kajian, yaitu Jalan Ahmad Yani, Jalan Irian, Jalan Jawa, Jalan Darmosugondo, dan Jalan Murjani. Kegiatan pengumpulan data dilaksanakan pada bulan September - Desember 2023 selama berlangsungnya Praktik Kerja Lapangan (PKL) dan dilanjutkan tahapan pengolahan data, analisis data hingga pembuatan laporan hasil pada bulan Januari – Juni 2024. Peta Lokasi Penelitian dapat dilihat pada **Gambar 1** di bawah ini.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Teknik Pengumpulan Data

1. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi-instansi yang berkaitan dengan data yang diperlukan pada penelitian ini. Instansi-instansi terkait antara lain:

- a. Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Palangka Raya
- b. Laporan Umum Tim PKL Kota Palangka Raya 2023 dari Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD
- c. Badan Informasi Geospasial

2. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dalam bentuk survei lapangan dengan tujuan untuk mengetahui kondisi saat ini guna merumuskan permasalahan. Dalam mendapatkan data primer pada penelitian ini menggunakan teknik survei wawancara dan observasi.

Teknik Analisis

Pada penelitian ini dilakukan analisis data melalui analisis tingkat pelayanan dan analisis tingkat aksesibilitas dengan *Global Walkability Index (GWI)*. Dalam perencanaan fasilitas pejalan kaki tentunya dibutuhkan analisis terkait karakteristik pejalan kaki sehingga dapat memberikan pelayanan yang aman, nyaman, efektif, dan efisien bagi pejalan kaki. Menurut (HCM, 2000) faktor tingkat pelayanan pejalan kaki seperti kecepatan pejalan kaki, arus pejalan kaki, kepadatan pejalan kaki, dan ruang pejalan kaki yang dijadikan acuan terhadap pemecahan masalah pada kajian studi.

1. Kecepatan Pejalan Kaki

Kecepatan pejalan kaki adalah kecepatan rata-rata berjalan pejalan kaki, dinyatakan dalam satuan meter/detik.

$$V = L/t$$

Ket:

V = Kecepatan Pejalan Kaki (meter/menit)

L = Panjang segmen pengamatan (meter)

T = Waktu tempuh pejalan kaki (menit)

2. Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki adalah jumlah pejalan kaki yang melintasi suatu titik pada trotoar dan diukur dalam satuan pejalan kaki/meter/menit.

$$Q = Nm/15 We$$

Ket:

Q = Arus pejalan kaki (orang/menit/meter)

Nm = Jumlah pejalan kaki lewat segmen

We = Lebar efektif trotoar (Lebar trotoar – hambatan)

3. Kepadatan Pejalan Kaki

Kepadatan pejalan kaki adalah jumlah rata-rata pejalan kaki per satuan luas di dalam jalur berjalan kaki atau daerah antrian yang dinyatakan dengan pejalan kaki/meter².

$$D = Q/V$$

Ket:

D = Kepadatan Pejalan Kaki (orang/m²)

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

V = Kecepatan Pejalan Kaki (meter/menit)

4. Ruang Pejalan Kaki

Ruang pejalan kaki adalah rata-rata ruang yang tersedia untuk setiap pejalan kaki dalam daerah jalur berjalan kaki atau antrian, dinyatakan dalam meter²/pejalan kaki.

$$S = 1/D$$

Ket:

S = Ruang Pejalan Kaki (m²/orang)

D = Kepadatan Pejalan Kaki (orang/m²)

Selanjutnya dalam penentuan fasilitas penyeberangan pada ruas jalan kalian dapat dilakukan dengan melakukan perhitungan dengan rumus sebagai berikut:

$$P.V^2$$

Ket:

P = Volume pejalan kaki menyeberang selama 4 jam sibuk

V = Volume kendaraan tiap jam (kend/jam)

P dan V merupakan arus rata-rata pejalan kaki dan kendaraan pada jam sibuk, dengan rekomendasi awal seperti **Tabel 1** di bawah ini:

Tabel 1. Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan Sebidang

PV²	P (orang/jam)	V (kend/jam)	Rekomendasi Awal
$\leq 10^8$			Tidak perlu penyeberangan
$> 10^8$	50 – 1100	300 – 500	<i>Zebra Cross</i> atau pedestrian platform
$> 2 \times 10^8$	50 – 1100	400 – 750	<i>Zebra Cross</i> dengan lapak tunggu
$> 10^8$	50 – 1100	> 500	<i>Pelican crossing</i>
	> 1100	> 500	
$> 2 \times 10^8$	50 – 1100	> 700	<i>Pelican crossing</i> dengan Lapak Tunggu
	> 1100	> 400	<i>Pelican crossing</i> dengan Lapak Tunggu

Sumber : Kementerian PUPR, 2023

Sedangkan Walkability Index adalah salah satu metode untuk menilai kualitas lingkungan aktivitas berjalan (Tanah, 2017). Tujuan dari metode ini adalah untuk meningkatkan *walkability* di kota-kota berkembang agar bisa memberikan kenyamanan dalam berjalan menggunakan 9 parameter. Pengambilan data dilakukan dengan menggunakan parameter sesuai tabel dibawah ini setiap ruas jalan dinilai 1 sampai 5 untuk masing-masing parameter dimana skor 1 adalah skor terburuk dan untuk skor 5 adalah skor yang tertinggi atau kondisi terbaik. Parameter penilaian *walkability* dapat dilihat pada **Tabel 2** di bawah ini

Tabel 2. Parameter Penilaian *Walkability*

No	Parameter	Keterangan
1	Konflik pada Jalur Pejalan Kaki dengan Moda Lainnya	Seberapa besar konflik antara pejalan kaki dengan moda lain, seperti sepeda, sepeda motor, dan mobil di jalan
2	Ketersediaan Prasarana Jalur Pejalan Kaki	Kebutuhan, ketersediaan dan kondisi jalur berjalan. Parameter ini diubah dari parameter Pemeliharaan dan Kebersihan dalam GWI
3	Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan	Ketersediaan dan panjang penyeberangan untuk menjelaskan apakah pejalan kaki cenderung jaywalk ketika tidak ada penyeberangan atau ketika penyeberangan terlalu jauh
4	Keselamatan Pada Penyeberangan Sebidang	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 Bermotor	perilaku pengendara terhadap pejalan kaki sebagai indikasi jenis lingkungan pejalan kaki
6	Fasilitas	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 Disabilitas	Ketersediaan posisi pemeliharaan infrastruktur penyandang cacat
8	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: Krambeck, 2006

Setelah memberikan skoring, nilai untuk masing-masing parameter dikonversi ke dalam sistem peringkat data hasil nilai skor yang dapat diubah dengan nilai 20 sampai 100, jadi nilai 1 sama dengan nilai 20 dan nilai 5 sama dengan 100, dibagi menjadi 3 kategori pendekatan lalu mengelompokkan *rating walkability* ke dalam 3 kategori yaitu:

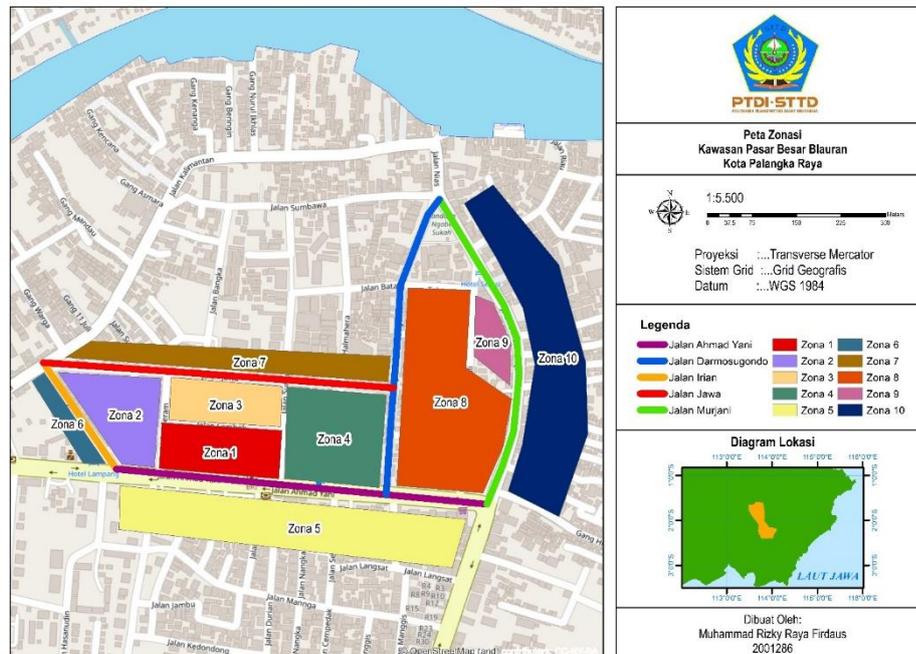
1. Kategori Hijau, dengan skor > 70 , menyatakan *highly walkable* (sangat baik untuk berjalan);
2. Kategori Kuning, dengan skor $50 - 70$, menyatakan *waiting to walk* (cukup baik untuk berjalan);
3. Kategori Merah, dengan skor < 50 , menyatakan *not walkable* (tidak baik untuk berjalan).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Pejalan Kaki

Perencanaan fasilitas pejalan kaki dilakukan untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari tempat asal menuju tempat tujuan akhir. Pergerakan pejalan kaki di kawasan Pasar Besar Blauran terbagi menjadi 10 zona untuk mengetahui asal dan tujuan pejalan kaki di ruas jalan di kawasan Pasar Besar Blauran. Berikut adalah pembagian zona di kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya:

- | | | | |
|----|---------|---|---------------------------|
| 1 | Zona 1 | : | Pasar Besar |
| 2 | Zona 2 | : | Pertokoan |
| 3 | Zona 3 | : | Pedagang Kaki Lima |
| 4 | Zona 4 | : | Pertokoan |
| 5 | Zona 5 | : | Pertokoan dan Perkantoran |
| 6 | Zona 6 | : | Permukiman |
| 7 | Zona 7 | : | Pedagang Kaki Lima |
| 8 | Zona 8 | : | Pertokoan dan Hotel |
| 9 | Zona 9 | : | Sekolah |
| 10 | Zona 10 | : | Permukiman |



Gambar 2. Peta Zonasi Kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya

Jumlah pejalan kaki didapat dari survei dengan cara mengobservasi pejalan kaki yang menyusuri dan menyeberang, dan survei kepuasan dengan melakukan survei wawancara. Sampel dari survei wawancara didapat menggunakan metode slovin dengan populasi yang diperoleh dari jumlah berjalan kaki dalam satu hari pada semua ruas jalan. Data volume pejalan kaki dalam satu hari dapat dilihat pada **Tabel 3**. Di bawah ini

Tabel 3 Volume Pejalan Kaki

No	Ruas Jalan	Populasi (Orang)
1	Jl. Ahmad Yani	1211
2	Jl. Irian	441
3	Jl. Jawa	1008
4	Jl. Darmosugondo	962
5	Jl. Murjani	1676
Total		5298

Sumber: Hasil Analisis

Dari populasi sebesar 5298 dilakukan perhitungan sampel menggunakan metode slovin untuk mendapatkan sampel survei. Berdasarkan perhitungan didapat bahwa jumlah sampel yang akan digunakan adalah sebesar 99 responden. Berikut merupakan data asal tujuan perjalanan sampel pejalan kaki di Kawasan Pasar Besar Blauran

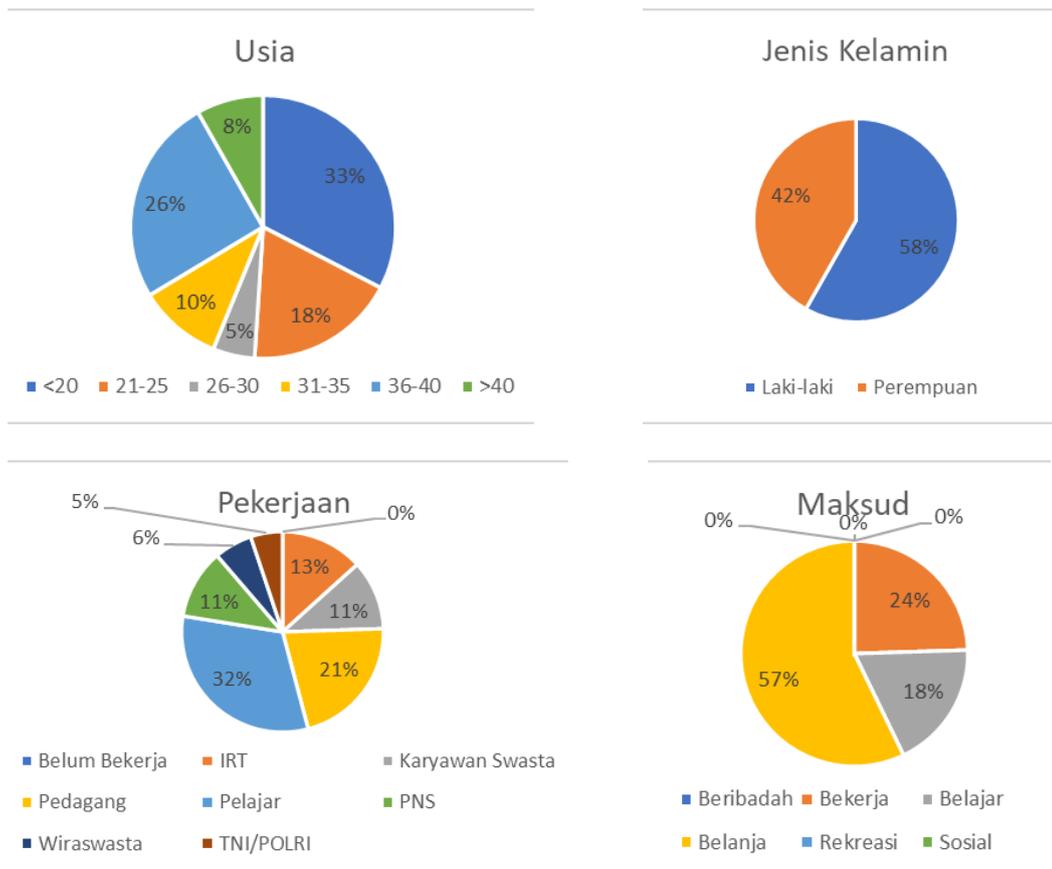
Tabel 4. OD Matriks Sampel Perjalanan Pejalan Kaki di Kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1	2	8	14	4	0	0	1	0	0	0	29
2	6	6	3	1	0	1	1	0	0	0	18
3	6	4	2	2	1	0	14	0	0	0	29
4	7	2	5	8	1	0	0	5	0	0	28
5	5	0	1	1	5	0	0	0	0	0	12
6	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
7	5	1	5	5	0	0	7	0	0	0	23
8	0	0	0	2	1	0	2	10	0	5	20
9	0	0	0	0	0	0	0	5	0	7	12
10	0	0	0	0	0	0	0	0	29	14	43
Total	31	23	30	23	8	1	25	20	29	26	216

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan **Tabel 4** di atas dapat diketahui perjalanan terbesar yaitu dari zona 10 menuju zona 9 sebesar 29 perjalanan, terbesar kedua yaitu dari zona 1 menuju zona 3, zona 3 menuju zona 7, dan zona 10 menuju zona 10 sebesar 14 perjalanan.

Karakteristik pejalan kaki di dapatkan melalui survei wawancara dengan menanyakan pejalan kaki yang melalui tiap-tiap ruas jalan. Dari wawancara tersebut maka dapat diketahui umur pejalan kaki, gender, jenis pekerjaan dan maksud responden berjalan kaki di ruas jalan tersebut. Dari data yang diketahui ditampilkan dengan menggunakan *piechart* di bawah ini



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 3. Diagram Karakteristik Pejalan Kaki

Dari hasil survei wawancara pejalan kaki didapatkan karakteristik pejalan kaki dengan mayoritas pejalan kaki berjenis kelamin laki-laki dengan presentase 58%, mayoritas usia pejalan kaki kurang dari 20 tahun dengan presentase 26%, mayoritas pekerjaan pejalan kaki adalah pelajar dengan presentase 32% dan mayoritas maksud perjalanan adalah belanja dengan presentase 57%.

Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

Hasil analisis didapatkan nilai *Level of Service* (LOS) pada Jalan Ahmad Yani, Jalan Irian, Jalan Jawa, Jalan Darmosugondo, dan Jalan Murjani dapat dilihat pada **Tabel 5** di bawah ini

Tabel 5. Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Kajian

	Jl. Ahmad Yani		Jl. Irian		Jl. Jawa		Jl. Darmosugondo		Jl. Dr. Murjani	
	Utara	Selatan	Barat	Timur	Utara	Selatan	Barat	Timur	Barat	Timur
Jam Sibuk (orang/15 menit)	89	65	18	14	57	60	32	39	57	82
Arus Pejalan kaki [Q] (PK/Menit)	11,87	8,67	-	-	-	-	-	-	-	-
Kepadatan Pejalan Kaki [D] (PK/M ²)	0,29	0,21	-	-	-	-	-	-	-	-
Ruang Pejalan Kaki [S] (m ² /orang)	3,46	4,78	-	-	-	-	-	-	-	-
Penilaian LOS	C	B	F	F	F	F	F	F	F	F

Sumber: Hasil Analisis

Ruas Jalan Ahmad Yani sisi utara mendapat tingkat pelayanan C dan sisi selatan mendapat tingkat pelayanan B. Pada ruas jalan kajian lainnya mendapat tingkat pelayanan F karena tidak memiliki trotoar sehingga lebar efektif trotoar

adalah 0, maka otomatis nilai tingkat pelayanan yang didapat adalah yang paling rendah atau F.

Fasilitas Penyeberangan

Setelah dilakukan perhitungan kebutuhan fasilitas penyeberangan maka didapatkan kebutuhan fasilitas penyeberangan di tiap ruas jalan kajian yang dapat dilihat pada **Tabel 6.** di bawah ini

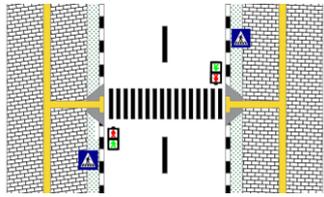
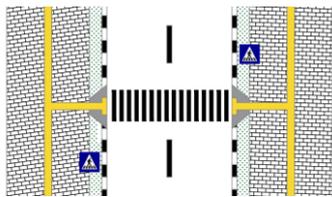
Tabel 6. Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Kajian

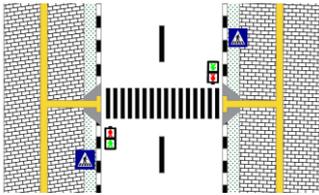
No	Nama Ruas Kajian	Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan
1	Jl. Ahmad Yani	<i>Pelican Crossing</i>
2	Jl. Irian	-
3	Jl. Jawa	<i>Zebra Cross</i>
4	Jl. Darmosugondo	-
5	Jl. Murjani	<i>Pelican Crossing</i>

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil analisis tersebut direkomendasikan titik penyeberangan untuk dibuat fasilitas penyeberangan jalan. Berikut merupakan usulan penempatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki dan rambu pada Kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya:

Tabel 7. Koordinat Usulan Penempatan Fasilitas Penyeberangan dan Rambu

No	Nama Ruas Jalan	Gambar	Fasilitas Penyeberangan dan Jenis Rambu	Titik Koordinat
1	Jalan Ahmad Yani		<i>Pelican Crossing</i>	E113°56'11,50" S2°12'34,10"
			Menyeberang	E113°56'11,07" S2°12'33,83" E113°56'12,06" S2°12'34,43"
2	Jalan Jawa		<i>Zebra Cross</i>	E113°56'05,54" S2°12'27,84"

No	Nama Ruas Jalan	Gambar	Fasilitas Penyeberangan dan Jenis Rambu	Titik Koordinat
			Menyeberang	E113°56'05,30" S2°12'27,70" E113°56'05,95" S2°12'27,96"
3	Jalan Murjani		<i>Pelican Crossing</i>	E113°56'23,79" S2°12'29,04"
			Menyeberang	E113°56'24,01" S2°12'28,92" E113°56'23,68" S2°12'29,37"

Sumber: Hasil Analisis

Global Walkability Index

Analisis tingkat aksesibilitas menilai seberapa nyaman dan kemudahan bagi pejalan kaki dalam mencapai suatu tujuan dengan sarana dan infrastruktur eksisting sesuai dengan keadaan saat ini. Dari hasil analisis yang telah dilakukan tingkat aksesibilitas fasilitas pejalan kaki Kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya saat ini dapat dilihat pada **Tabel 8.** di bawah ini

Tabel 8. Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Kajian

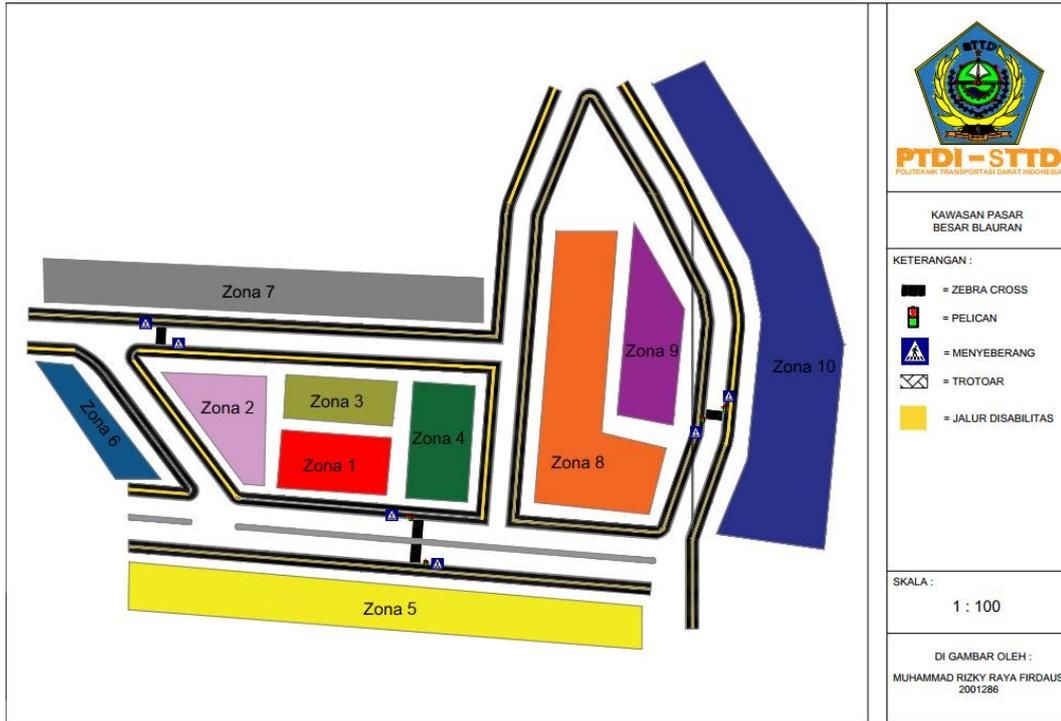
No	Indikator Penilaian	Eksisting									
		Jl. Ahmad Yani		Jl. Irian		Jl. Jawa		Jl. Darmosugondo		Jl. Murjani	
		Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai
1	Konflik jalur pejalan kaki dengan moda lainnya	2	40	2	40	2	40	2	40	2	40
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	3	60	1	20	2	40	2	40	2	40
3	Ketersediaan penyeberangan	3	60	3	60	3	60	3	60	3	60
4	Keselamatan penyeberangan	3	60	3	60	3	60	3	60	3	60
5	Perilaku pengendara kendaraan bermotor	4	80	4	80	4	80	4	80	4	80
6	Kelengkapan pendukung	2	40	1	20	1	20	1	20	1	20
7	Infrastruktur penunjang disabilitas	1	20	1	20	1	20	1	20	1	20
8	Kendala/Hambatan pejalan kaki	2	40	2	40	1	20	2	40	2	40
9	Keamanan dari tindak kejahatan	3	60	3	60	2	40	3	60	3	60
	Rata-rata		51,11		44,44		42,22		46,67		46,67

Sumber: Hasil Analisis

Rekomendasi Desain Fasilitas Pejalan Kaki

Dalam pembuatan rekomendasi desain fasilitas pejalan kaki di kawasan Pasar Besar Blauran mempertimbangkan pedoman dari Menteri PUPR pada Surat Edaran No. 18/Se/Db/2023 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.

Berikut adalah rekomendasi desain pada ruas kajian di kawasan Pasar Besar Blauran Kota Palangka Raya

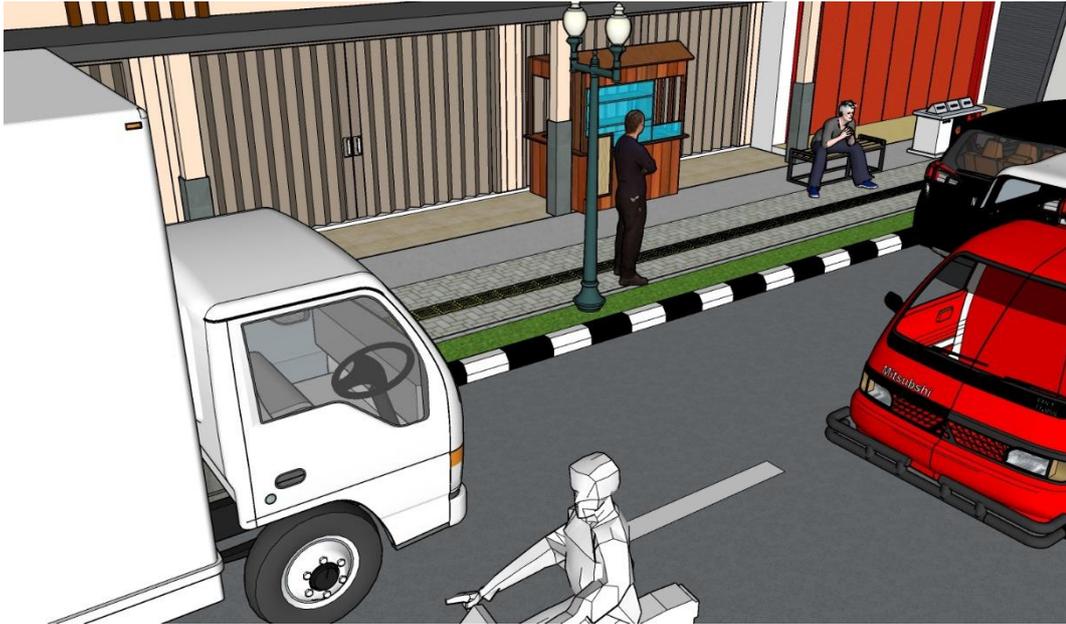


Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4. Usulan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Pasar Besar Blauran



Gambar 5. Visualisasi Desain Fasilitas Pejalan Kaki Ruas Jalan Ahmad Yani



Gambar 6. Visualisasi Desain Fasilitas Pejalan Kaki Ruas Jalan Irian



Gambar 7. Visualisasi Desain Fasilitas Pejalan Kaki Ruas Jalan Jawa



Gambar 8. Visualisasi Desain Fasilitas Pejalan Kaki Ruas Jalan Darmosugondo



Gambar 9. Visualisasi Desain Fasilitas Pejalan Kaki Ruas Jalan Murjani

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data serta pemecahan masalah maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki untuk Jalan Ahmad Yani yang memiliki ruang pejalan kaki $3,46 \text{ m}^2/\text{orang}$ di sisi utara dan $4,78 \text{ m}^2/\text{orang}$ di sisi selatan adalah termasuk dalam kategori tingkat pelayanan C pada sisi utara dan tingkat pelayanan B pada sisi selatan. Sedangkan pada ruas Jalan Irian, Jalan Jawa, Jalan Darmosugondo, serta Jalan Murjani tidak memiliki ruang pejalan kaki yang sesuai dengan definisi dari PUPR sehingga dapat diasumsikan bahwa ke-4 ruas jalan ini tidak memiliki ruang pejalan kaki atau bernilai 0. Dapat disimpulkan dengan ruang pejalan kaki bernilai 0, ke-4 ruas jalan ini memiliki tingkat pelayanan paling rendah atau F.
2. Tingkat aksesibilitas dari fasilitas pejalan kaki yang dihitung dengan menggunakan metode *Global Walkability Index*, didapatkan 1 ruas masuk kategori kuning dan 4 ruas lainnya masuk kategori merah. Jalan Ahmad Yani memiliki tingkat *walkability* 51,11 yang termasuk dalam kategori kuning yaitu *waiting to walk* (cukup baik untuk berjalan). Jalan Irian memiliki tingkat *walkability* 44,44; Jalan Jawa memiliki tingkat *walkability* 42,22; Jalan Darmosugondo memiliki tingkat *walkability* 46,67; dan Jalan Murjani memiliki tingkat *walkability* 46,67 yang termasuk dalam kategori merah yaitu *not walkable* (tidak baik untuk berjalan).
3. Peningkatan pada fasilitas pejalan kaki yang perlu diterapkan di Jalan Ahmad Yani adalah penertiban hambatan-hambatan yang berada di jalur pejalan kaki yang mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Namun, dikarenakan hambatan yang cukup tinggi yang disebabkan oleh PKL dan kendaraan roda dua yang parkir di atas trotoar menyebabkan lebar efektifnya sangat kecil. Oleh karena itu penertiban pada ruas jalan ini sangat diperlukan. Selanjutnya pada ruas Jalan Ahmad Yani, Jalan Irian, Jalan Jawa, Jalan Darmosugondo serta Jalan Murjani direkomendasikan pembangunan trotoar dengan lebar kebutuhan trotoar sebesar 1,85 meter.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (2014a). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.
- _____. (2014b). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*.
- _____. (2019). *Peraturan Daerah Kota Palangka Raya Nomor 1 Tahun 2019 Tentang Tata Ruang Wilayah*. Walikota Palangka Raya.
- _____. (2023). *SURAT EDARAN PUPR NO. 18/SE/DB/2023 TENTANG PEDOMAN PERENCANAAN TEKNIS FASILITAS PEJALAN KAKI*.
- Fahri Nazarudin, & Djoeffan, S. H. (2021). Peremajaan Kawasan Pasar Kiaracandong Berkonsep Pasar Sehat. *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 1(1), 15–22.
- Gota, S., Fabian, H. G., Mejia, A. A., & Punte, S. S. (2010). Walkability Surveys in Asian Cities. *Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI- Asia)*., 20. http://www.ictct.org/migrated_2014/ictct_document_nr_663_102A Sophie Sabine Punte Walkability Surveys in Asian Cities.pdf
- Krambeck, H. V. (2006). *The Global Walkability Index*.
- Tanan, N., Wibowo, S. S., & Tinumbia, N. (2017). Pengukuran Walkability Index pada Ruas Jalan di awasan Perkotan. *Jurnal Jalan-Jembatan*, 34(2), 115–127.
- Tim PKL Kota Palangka Raya. (2023). *Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Kota Palangka Raya Provinsi Kalimantan Tengah*.
- Transportation Research Board. (2000). *Highway Capacity Manual*.