PERENCANAAN FASILITAS PEJALAN KAKI DI JALAN AHMAD YANI KOTA BANJARMASIN

PLANNING OF PEDESTRIAN FACILITIES ON AHMAD YANI STREET, BANJARMASIN CITY

Rizki Edi Wahono[1,*], **Drs. Aan Sunandar**[2] **dan Yanuar Dwi H**[3]

[1]Progam Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. Jl Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520

[2,3]Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520

E-mail:[1] *rizkiew123@gmail.com*

Abstract

In general, the city of Banjarmasin has a fairly good road network and accessibility. Where almost all roads in Banjarmasin City can still accommodate traffic flow quite well. The performance of Ahmad Yani street which is located in the shopping and office area based on the results of visual observations in the field has an average vehicle volume that is relatively high. So that the provision and improvement of pedestrian facilities is necessary and must be done, this is because pedestrians are the holders of the most important position or priority in traffic if mixed with the flow of vehicle traffic. The non-conformity of provision is due to the absence of an approach to providing facilities that take into account environmental characteristics as well as pedestrian behavior and preferences. On the other hand, the development of pedestrian infrastructure is also faced with limited space on the road. With conditions that require pedestrians to mix with vehicles on the road, this can have the potential to cause conflicts that will affect the safety of road users, both from the pedestrian side and the motorist side and will affect the smooth flow of traffic. As for the research, the analysis methods used are Pedestrian Facility Service Level Analysis, Pedestrian Facility Needs Level Analysis and Walkability Index Assessment Analysis. Based on the results of data analysis, the recommendations in this effort are in the form of proposals for pedestrian facilities both along and across the road. With the existence of pedestrian facilities, a safe, comfortable, fast, economical condition will be created free from other road user disturbances such as vehicle traffic flow.

Keywords*: Pedestrian, Accessibility, Facilities, Walkability*

Abstrak

Secara umum, Kota Banjarmasin telah memiliki jaringan jalan dan aksesibilitas yang cukup baik. Dimana hampir seluruh ruas jalan di Kota Banjarmasin masih dapat menampung arus lalu lintas dengan cukup baik. Kinerja ruas Jalan Ahmad Yani yang berada di kawasan pertokoan dan perkantoran berdasarkan hasil observasi visual dilapangan memiliki rata – rata volume kendaraaan yang tergolong tinggi. Sehingga penyediaan dan peningkatan fasilitas pejalan kaki perlu dan harus dilakukan, hal tersebut karena pejalan kaki merupakan pemegang posisi paling utama atau prioitas dalam lalu lintas jika bercampur dengan arus lalu lintas kendaraan. Tidak sesuainya penyediaan disebabkan oleh belum adanya pendekatan penyediaan fasilitas yang memperhitungkan karakteristik lingkungan serta perilaku dan preferensi pejalan kaki. Disisi lain, pengembangan prasarana pejalan kaki juga dihadapkan pada terbatasnya ruang milik jalan. Dengan kondisi yang mengharuskan para pejalan kaki untuk bercampur dengan kendaraan di jalan, hal tersebut dapat potensi 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. Adapun dalam penelitiannya, metode analisis yang digunakan adalah Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki, Analisis Tingkat Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki dan Analisis Penilaian Walkability Index. Berdasarkan hasil analisis data, Rekomendasi dalam upaya ini adalah berupa usulan fasilitas pejalan kaki baik menyusuri maupun menyeberang. Dengan adanya faslitas pejalan kaki akan tercipta suatu kondisi yang aman, nyaman, cepat, ekonomis terbebas dari gangguan pemakai jalan lainnya seperti arus lalulintas kendaraan.
Kata Kunci: Pejalan Kaki, Aksesbilitas, Fasilitas, Walkability

PENDAHULUAN

Secara umum, Kota Banjarmasin telah memiliki jaringan jalan dan aksesibilitas yang cukup baik. Dimana hampir seluruh ruas jalan di Kota Banjarmasin masih dapat menampung arus lalu lintas dengan cukup baik. Jalan raya yang melewati pusat perkotaan di Indonesia umumnya dilengkapi dengan jalur pejalan kaki, terutama pada kawasan CBD (*Central Business District*) yang menjadi penghubung pusat aktivitas, seperti kawasan perekonomian, bisnis, pendidikan, kesehatan, transit hingga pariwisata. Perkembangan aktivitas yang cukup pesat membuat jumlah pengunjung di kawasan tersebut bertambah.(Dwiky Erlangga, Dewi Handayani, n.d.,2020)

Berdasarkan hasil analisis Tim Praktek Kerja Lapangan Kota Banjarmasin Tahun 2023, kinerja ruas Jalan Ahmad Yani yang berada di kawasan pertokoan dan perkantoran berdasarkan hasil observasi visual dilapangam memiliki rata – rata volume kendaraaan yang tergolong tinggi. Dengan kondisi yang mengharuskan para pejalan kaki untuk bercampur dengan kendaraan di jalan, hal tersebut dapat potensi 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.

Oleh karena itu perlu adanya fasilitas yang tepat serta memadai bagi pejalan kaki. Dengan adanya faslitas pejalan kaki akan tercipta suatu kondisi yang aman, nyaman, cepat, ekonomis terbebas dari gangguan pemakai jalan lainnya seperti arus lalulintas kendaraan.

METODELOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan alur metodologi penelitian yaitu identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data dan usulan penanganan masalah.

Teknik Pengumpulan Data

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

1. **Data Sekunder**
   a. Peta Jaringan Jalan, didapat dari Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin dan Dinas PUPR Kota Banjarmasin.
   b. Data Kecelakaan pada ruas Jalan Ahmad Yani, didapat dari Polresta Kota Banjarmasin
2. **Data Primer**
   c. Didapatkan dari hasil survey Tim PKL Kota Banjarmasin 2023
   a. Data Pencacahan Lalu Lintas Terklasifikasi (*Traffic Counting*)
   b. Data Pengamatan Kendaraan Bergerak (*Moving Car Observer*).
   c. Data inventarisasi pada ruas jalan Ahmad Yani
   d. Data Pejalan kaki dan Penyeberangan

Metode Penelitian

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

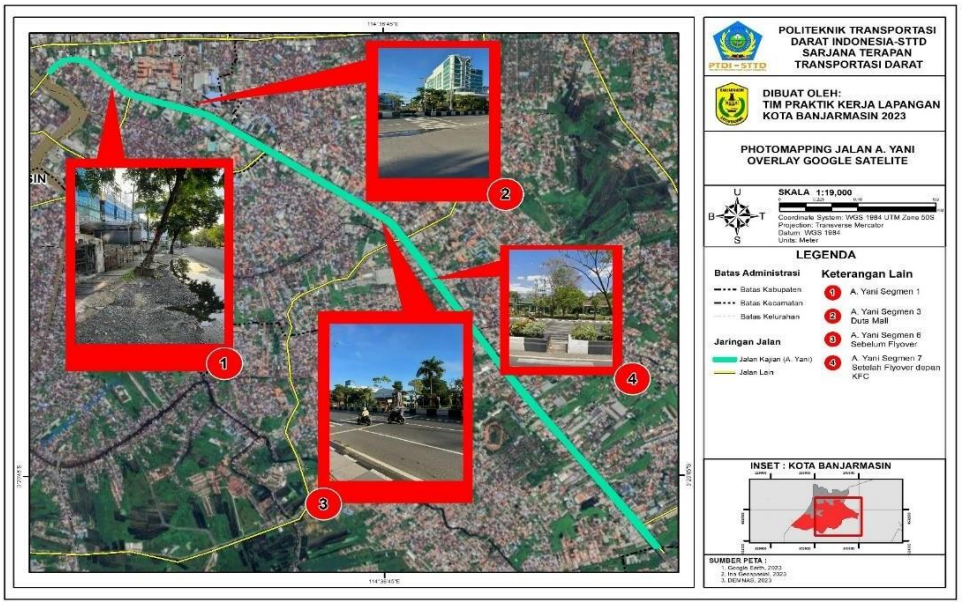
1. Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki
2. Analisis Tingkat Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki
3. Analisis Penilaian Walkability Index.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

1. Kondisi Eksisitng Ruas Jalan Ahmad Yani

Pada ruas jalan Ahmad Yani segmen 3, segmen 6, dan segmen 7 tidak terdapat fasilitas penyebrangan yang memadai sesuai dengan aturan yang ada, Sehingga menyebabkan pergerakan masyarakat yang berjalan kaki pada ruas jalan Ahmad Yani segmen 1 dan pergerakan masyarakat yang menyeberang pada segmen 3, segmen 6, dan segmen 7 ini bergabung dengan pergerakan lalu lintas pengguna kendaraan bermotor, hal tersebut dapat membahayakan bagi para pejalan kaki yang menyusuri dan menyeberang maupun para pengendara kendaraan bermotor.



Sumber: Tim PKL Kota Banjarmasin, 2023

Gambar 1 Kondisi Eksisting Permasalahan Ruas Jalan Ahmad Yani

Tabel 1 Inventarisasi Fasilitas Pejalan Kaki Jalan Ahmad Yani

AHMAD YANI	SEGEMEN	TIPE JALAN	PANJANG (M)	LEBAR TOTAL (M)	Trotoar Kiri	Kondisi	Trotoar Kanan	Kondisi	Zebra Cross	Kondisi
	I	4/2 T	600	14	Tidak ada	-	Tidak ada	-	ada	baik
	II	6/2 T	295	20	Ada		Ada		ada	baik
	III	6/2 T	322	20	Ada		Ada		ada	baik
	IV	6/2 T	276	20	Ada		Ada		ada	baik
	V	6/2 T	468	20	Ada		Ada		ada	baik
	VI	6/2 T	500	20	Ada		Ada		ada	baik
	VII	6/2 T	783	20	Ada		Ada		ada	baik
	VIII	6/2 T	1524	20	Ada		Ada		ada	baik
	IX	6/2 T	218	20	Ada		Ada		ada	baik
	Jumlah		4986							

Sumber: Tim PKL Kota Banjarmasin, 2023

Dengan tidak adanya fasilitas pejalan kaki pada ruas jalan Ahmad Yani segmen 1 dan kurang memadai nya fasilitas penyebrangan pada jalan Ahmad Yani segmen 3,segmen 6, dan segmen 7 maka evaluasi yang dilakukan terhadap kondisi eksisting akan langsung menghasilkan tingkat pelayanan F. Dikarenakan tidak adanya Ruang Pejalan Kaki menyusuri maupun menyeberang pada Ruas jalan Ahmad Yani. Maka, perhitungan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

2. Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki

Setelah perhintungan dari data yang didapatkan telah dilakukan maka penilaian untuk tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki eksisting pada ruas segmen jalan Ahmad Yani dapat dilakukan.

Tabel 2 Rekomendasi Hasil Analisis Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki

Segmen	Tingkat Pelayanan	Ruang Pejalan Kaki	Rekomendasi
I	F	Tidak Ada	Pembangunan ulang Trotoar
II	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang
III	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang
IV	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang
V	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang
VI	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang
VII	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang
VIII	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang
IX	A	Ada	Pertahankan kondisi sekarang

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil diatas, didapatkan kesimpulan bahwa pada segmen 1 memiliki tingkat pelayanan F dikarenakan tidak memiliki ruang pejalan kaki, sehingga direkomendasikan untuk dilakukan pembangunan ulang fasilitas trotoar, agar dapat meningkatkan aksesibiltas masyarakat dalan perpindahan dengan berjalan kaki. Dan pada segmen 2 – segmen 9 memiliki tingkat pelayanan A, dikarenakan memiliki ruang pejalan kaki yang sangat memadai.

Analisis Tingkat Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki

1. Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri

Jalan Ahmad Yani merupakan jalan di area dengan bangkitan pejalan kaki tinggi, tata guna lahan berupa perkantoran dan pertokoan, maka menggunakan konstanta dengan nila 1,5. Sebagai contoh hasil untuk perhintungan pada Segmen 1, yaitu :

Tabel 3 Perhitungan Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri Segmen 1

Kota Banjarmasin - Kab. Banjar Segmen 1				
Waktu (jam)	Pejalan Kaki(jam)		Pejalan Kaki(jam)	
	Kiri (orang/jam)	Kanan (orang/jam)	Kiri (orang/menit)	Kanan (orang/menit)
07.00-08.00	38	52	0,6	0,9
08.00-09.00	34	60	0,6	1,0
12.00-13.00	97	97	1,5	1,5
13.00-14.00	85	63	1,5	1,2
16.00-17.00	28	37	0,4	0,6
17.00-18.00	43	57	0,7	0,9
Total			5,4	6,1
Rata-rata			0,9	1,0
Faktor Penyesuaian Nilai N			1,5	1,5
Kebutuhan Lebar Trotoar (meter)			1,5	1,5

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas, dimana jumlah pejalan kaki perjam ditotalkan dan dihitung nilai rata-ratanya, kemudian dimasukkan ke dalam rumus sebagai berikut :

1. Bagian Kiri
   Wd = P/35 + N
   Wd = (0,9/35) + 1,5
   Wd = 1,5 Meter
2. Bagian Kanan
   Wd = P/35 + N
   Wd = (1/35) + 1,5
   Wd = 1,5 Meter

Dari hasil perhitungan tersebut didapatkan kebutuhan trotoar rencana untuk ruas jalan Ahmad Yani segmen 1 bagian kiri dan bagian kanan adalah 1,5 m. Mengacu pada SK Menteri PUPR No 02/SE/M/2018 tahun 2018 di lokasi pembangkit pejalan kaki utama, penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum maka lebar efektif trotoar minimal adalah 2 – 2,5 meter. Dengan mempertimbangkan jalur fasilitas tambahan dan ruang gerak disabilitas, maka

diusulkan penambahan jalur pejalan kaki sebesar 0,8 meter. Sehingga lebar trotoar usulan di Jalan Ahmad Yani segmen 1 adalah 2,5 meter pada masing – masing jalan.

Tabel 4 Rekomendasi Hasil Analisis Tingkat Kebutuhan Pejalan Kaki Menyusuri Di Jalan Ahmad Yani

Segmen	Hasil Perhitungan Kebutuhan (M)	Lebar Eksisting Trotoar (M)	Lebar Usulan Trotoar (M)
I	1,5 (kiri&kanan)	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri&kanan)
II	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang
III	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang
IV	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang
V	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang
VI	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang
VII	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang
VIII	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang
IX	1,5 (kiri&kanan)	2,5 (kiri) 3,4 (kanan)	Pertahankan kondisi sekarang

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil diatas, dapat kita ketahui bahwa lebar kebutuhan usulan trotoar pada segmen 1 berdasarkan dengan pedoman SK Menteri PUPR, didapatkan hasil 2,5 M, dan pada segmen 2 – segmen 9 sudah memiliki kondisi eksisting yang sudah sesuai dengan standar pedoman.

2. Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki Menyeberang

Kota Banjarmasin - Kab. Banjar Segmen 1				
Waktu (jam)	Pejalan Kaki(jam)		Pejalan Kaki(jam)	
	P (org/jam)	Kendaraan (kend/jam)	PV^2	PV^2 Tertinggi
07.00-08.00	36	5423	1058721444	v
08.00-09.00	48	3316	527801088	
12.00-13.00	72	3473	868444488	v
13.00-14.00	70	3116	679661920	
16.00-17.00	92	5568	2852241408	v
17.00-18.00	56	4400	1084160000	v
Rata - Rata P	64,0			
Rata - Rata V	4716			
PV^2	1423401984,0			
$PV^2 / 10^8$	14,234			
Rekomendasi	Zebra Cross			

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan $PV^{2,}$ dan mengacu pada tabel "kriteria penentuan fasilitas penyeberangan tidak sebidang" untuk rencana yang sesuai adalah Pelican Crossing, tetapi dengan mempertimbangkan kondisi zebra cross yang sudah ada, penempatan posisi zebra cross eksisting yang sudah tepat, karena waktu yang dibutuhkan oleh pengguna fasilitas penyeberangan ini cukup, hal ini didukung oleh zebra cross yang berada di persimpangan APIILL.

Tabel 5 Rekomendasi Hasil Analisis Tingkat Kebutuhan Pejalan Kaki Menyeberang Di Jalan Ahmad Yani

Segmen	$P.V^2$	Rekomendasi	Alasan
I	14,234	Zebra Cross	cukup waktu menyeberang pada simpang APILL
II	52,460	Zebra Cross	cukup waktu menyeberang pada simpang APILL
III	130,465	Jembatan Penyeberangan Orang	tidak cukup waktu dalam menyeberang pada jalan arteri primer 6/2 T, menyebabkan potensi kecelakaan
IV	46,244	Zebra Cross	cukup waktu menyeberang pada simpang APILL
V	43,439	Zebra Cross	cukup waktu menyeberang pada simpang APILL
VI	143,369	Jembatan Penyeberangan Orang	tidak cukup waktu dalam menyeberang pada jalan arteri primer 6/2 T, menyebabkan potensi kecelakaan
VII	314,704	Jembatan Penyeberangan Orang	tidak cukup waktu dalam menyeberang pada jalan arteri primer 6/2 T, menyebabkan potensi kecelakaan
VIII	81,784	Zebra Cross	cukup waktu menyeberang pada simpang APILL
IX	157,644	Zebra Cross	cukup waktu menyeberang pada simpang APILL

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil diatas, pada segmen 3,6, dan 7 direkomendasikan pembangunan JPO dikarenakan memiliki urgensi yang sudah tidak sesuai dengan pedoman dari SK Menteri PUPR, dan pada segmen 1,2,4,5,8,dan 9 direkomendasikan Zebra Cross karena masih memenuhi kriteria penyeberangan sebidang sesuai dengan standar pedoman.

Analisis Penilaian *Walkability Index*

Penilaian Index Walkability Ruas Jalan Ahmad Yani segmen 1, perhitungan index ini berdasarkan pada pedoman Direktorat Jenderal Bina Marga No. 5 Tahun 2023.

Tabel 6 Rekomendasi Hasil Analisis Walkability Index Di Jalan Ahmad Yani

Segmen	Skor	Rata - rata	Keterangan
I	340	34	Kurang Memadai
II	900	90	Sangat Memadai
III	820	82	Sangat Memadai
IV	900	90	Sangat Memadai
V	900	90	Sangat Memadai
VI	820	82	Sangat Memadai
VII	820	82	Sangat Memadai
VIII	900	90	Sangat Memadai
IX	900	90	Sangat Memadai

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil analisis diatas, dapat kita ketahui bahwa segmen 1 memiliki skor Walkability Index dengan rata – rata 34, angka ini masuk kedalam kategori kurang memadai sesuai dengan pedoman, kemudian pada segmen 3,6, dan 7 memiliki skor rata - rata 82, angka ini masuk kedalam kategori sangat memadai sesuai dengan pedoman, dan yang terakhir pada segmen 2,4,5,8,dan 9 memiliki skor rata - rata 90, angka ini masuk kedalam kategori sangat memadai sesuai dengan pedoman.

Upaya Penanggulangan Masalah dan Usulan

1. Usulan Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri

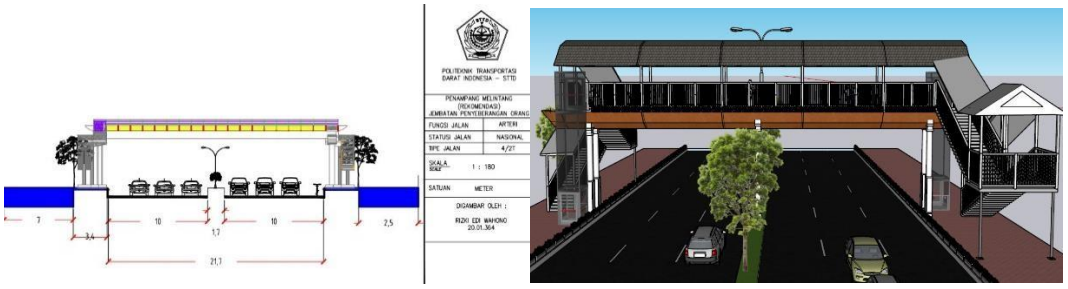
Setelah dilakukan analisis, maka didapatkan untuk rekomendasi lebar trotoar rencana segmen ruas Jalan Ahmad Yani segmen 1 dengan rata – rata pejalan kaki bagian kiri 1 orang/menit adalah 3,5 meter. Serta untuk tinggi trotoar yang disarankan adalah 15 cm, dengan pelandaian 3% pada akses masuk bangunan, pengadaan lajur pemandu untuk pejalan kaki disabilitas berupa ubin blok peringatan dan ubin blok pengarah dengan lebar minimal 90cm atau 900mm, sesuai dengan pedoman untuk fungsi jalan Arteri Primer dengan tipe 6/2 T, dan pengadaan fasilitas sarana berupa tempat duduk serta tempat sampah yang terletak di setiap 50 meter.

Sumber: Hasil Analisis

Gambar 2 Desain Gambar Usulan Penampang Melintang dan Fasilitas Menyusuri

2. Usulan Fasilitas Pejalan Kaki Menyeberang

Dari hasil analisis penentuan titik penyebrangan yang dilakukan pada ruas jalan wilayah kajian maka dapat diketahui jenis fasilitas penyebrangan yang direkomendasikan. Desain bentuk dan ukuran untuk fasilitas penyebrangan pejalan kaki mengikuti dasar dari peraturan SE/PUPR/18/SE/Db/2023, tentang "Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki", ketinggian jembatan penyebrangan orang minimum 5,1 m, memiliki lebar minimum 2 meter, tinggi tanjakan minimum 15cm dan maksimum 18 cm, lebar injakan 30 cm,tinggi tanjakan dan lebar injakan diupayakan seragam, dilengkapi dengan pegangan rambat dengan tinggi 0,80 m dari lantai, wajib dilengkapi dengan pagar yang memadai dan tidak tertutup secara massif sehingga pergerakan orang dapat teramati, wajib dilengkapi fasilitas bagi penyandang disabilitas yang dapat berupa elevator dan/atau ramp dengan lebar minimum 2 m dan kelandaian sesuai dengan persyaratan 8%, panjang ramp maksimal adalah 9 meter dan diberikan ruang istirahat berupa ruang datar minimal 1,5 x 1,5 meter sebelum dilanjutkan dengan ramp kembali. Berikut adalah usulan letak fasilitas penyebrangan bagi pejalan kaki sesuai dengan ruas jalan segmen kajian.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 3 Desain Gambar Usulan Penampang Melintang dan Fasilitas Menyeberang

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di atas, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Fasilitas Tingkat kebutuhan fasilitas pejalan kaki menyusuri yang dibutuhkan pada ruas Jalan Ahmad Yani Segmen 1 adalah Trotoar untuk menunjang kegiatan masyarakat dalam melakukan perpindahan dengan berjalan kaki.

   Fasilitas pejalan kaki penyebrangan yang dibutuhkan pada ruas Jalan Ahmad Yani Segmen 3, Segmen 6, dan Segmen 7 adalah Jembatan Penyebrangan Orang (JPO), untuk menunjang kegiatan masyarakat dalam melakukan perpindahan dengan cara menyebeprang, bertujuan untuk menimbulkan rasa aman dan nyaman
2. Tingkat pelayanan eksisting dari fasilitas pejalan kaki menyusuri pada ruas Jalan Ahmad Yani Segmen 1 adalah F. hal ini dikarenakan tidak adanya fasilitas pejalan kaki menyusuri, menimbulkan pejalan kaki tidak memiliki ruang untuk menyusuri
3. Indeks Walkability dari fasilitas pejalan kaki eksisting pada ruas Jalan Ahmad Yani Segmen 1 adalah 34, yang termasuk dalam kategori kurang memadai untuk berjalan
4. Dibutuhkan fasilitas usulan/desain berupa pembangunan ulang trotoar pada segmen 1 dan pembangunan jPO pada segmen 3, 6, dan 7

UCAPAN TERIMAKASIH

Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Avi Mukti Amin, S.Si.T., MT. Selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD;
2. Bapak Yuanda Patria Tama,S.SiT.,MT Selaku Kepala Jurusan Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat;
3. Bapak Drs. Aan Sunandar, MM. Selaku dosen pembimbing satu dalam penulisan skripsi ini;
4. Bapak Yanuar Dwi H, M. Sc. Selaku dosen pembimbing dua dalam penulisan skripsi ini;
5. Bapak Ibnu Sina, S.Pi, M.Si. Selaku Walikota Kota Banjarmasin beserta staff dan jajarannya;
6. Bapak H. Slamet Begjo, ATD., MT. Selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin beserta staff dan jajarannya;
7. Bapak Rachmad Sadili, S. SiT, MT., Bapak Yanuar Dwi H, M. Sc., Bapak Drs. Aan Sunandar, MM., Ibu Dr. dr. Femmy Schouten, MM. Selaku Dosen PembimbingTim PKL Kota Banjarmasin;
8. Bapak H. Slamet Begjo, ATD., MT. Dan Ibu Hj. Fitriani, SKM., MS. Selaku orang tua yang selalu support dan mendoakan saya;
9. Gek Ni Kadek Yulia Anggita Putri selaku pacar saya yang selalu ada di setiap segala kondisi, partner jalan jalan serta duet wisata kuliner , dan menjadi support system saya.
10. Rekan – rekan terbaik tim PKL Kota Banjarmasin yang berjumlah 18 orang Selaku support system dalam pencarian data guna kelengkapan tugas akhir dan Kebersamaan dalam pengerjaan tugas akhir;
11. Sahabat – sahabat terbaik saya yaitu Raden, Angga, Adi, Restu,Alfin,Icang,Aya,Rani

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023a). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. *Kementerian PUPR*, *2*(21), 352.

Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023b). SE Nomor : 15/SE/Db/2023 Tentang Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (Walkability Index) di Kawasan Perkotaan. In *Kementerian PUPR* (Issue 05).

Kementrian Perhubungan. (2015a). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan: Vol. II*.

Kementrian Perhubungan. (2015b). Peraturan Menteri Perhubungan RI No 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. *Jakarta*, 1–45.

Kementrian PUPR. (2014). Peraturan Menteri Perkerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. *Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia*, *2013*, 8. http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf

Kementrian PUPR. (2018). Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. *Kementerian PUPR*, 1–43.

Keraf, S. K., Soludale, A. M. N., & Putra, Y. (2021). Evaluasi Fasilitas Pejalan Kaki Di Jalan Raja Centis Kota Maumere. *Seminar Nasional Sains Dan Teknik FST Undana (SAINSTEK)*, *November*, 278–289.Krisantus Satrio Wibowo Pedo. (2022). Evaluasi Pemenuhan Standar Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Pada Kawasan Kuanino Kupang. *Eternitas: Jurnal Teknik Sipil*, *1*(2), 20–27. https://doi.org/10.30822/eternitas.v1i2.1602

Landhina, V. T., Burhamtoro, B., & Ratnaningsih, D. (2021). Perencanaan Desain Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Mt. Haryono Kota Malang. *Jurnal JOS-MRK*, *2*(3), 144–149. https://doi.org/10.55404/jos-mrk.2021.02.03.144-149

Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, K. (2023). *Pedoman Direktorat Jenderal Binamarga : PERENCANAAN TEKNIS FASILITAS PEJALAN KAKI* (Issue 07).

Pemerintah Indonesia. (2022). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. *Pemerintah Indonesia*, *134229*, 77.

Salim, H. A. A. (1993). *Manajemen Transportasi*. https://books.google.co.id/books/about/Manajemen_transportasi.html?id=owhjnQEACAAJ&redir_esc=y

Siregar, Z., & Dewi, I. (2020). Analisis Ruas Jalan Lintas Sumatera Kota Tebing Tinggi Dan Kisaran Sebagai Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal MESIL (Mesin Elektro Sipil)*, *1*(2), 63–73. https://doi.org/10.53695/jm.v1i2.88

Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. https://books.google.co.id/books/about/Perencanaan_dan_pemodelan_transportasi.html?id=AKNLAQAACAAJ&redir_esc=y

Transportation Research Board – National Research Council. (2000). Highway Capacity Manual. In *National Research Council, Washington, DC* (Issue May 2001).

WHO. (2013). Keselamatan Pejalan kaki Manual keselamatan jalan. *Who*, 3–30.