

ANALISIS KONDISI FISIK JALUR PEDESTRIAN PADA KAWASAN LAPANGAN MERDEKA KOTA BINJAI

Poppy Wulandari^{1*)}, Adi Safyan²⁾, Sisca Olivia³⁾

^{1,2,3}Universitas Malikus Saleh

*Email Korespondensi : poppy.190160023@mhs.unimal.ac.id

Abstrak

Kota Binjai merupakan kota yang telah dinobatkan sebagai kota jasa, industri, perdagangan, dan pemukiman. Hal ini menjadi salah satu moda untuk meningkatkan laju pertumbuhan Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB). Kota Binjai memiliki pusat kota dengan berbagai fasilitas infrastruktur bagi penduduknya, salah satunya adalah Lapangan Merdeka Kota Binjai. Kawasan ini menjadi salah satu tujuan warga dalam melakukan aktivitas baik fisik maupun non fisik. Jalur pejalan kaki merupakan prasarana penting dalam aktivitas manusia yang terdapat dalam suatu sarana infrastruktur kota yang dapat menunjang aksesibilitas kegiatan dan perkembangan suatu kawasan perkotaan. Jalur pedestrian di kawasan Lapangan Merdeka Kota Binjai direvitalisasi pada akhir tahun 2022, namun pada saat ini kondisi fisik jalur pedestrian masih belum sepenuhnya baik. Jalur pedestrian tersebut masih belum memiliki fasilitas pendukung yang memenuhi standar ketentuan yang telah ditentukan. Penelitian ini menganalisis kondisi fisik berdasarkan Permen PU No.03 tahun 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan dengan metode penelitian deskriptif kualitatif dengan sumber data melalui observasi lapangan dan dokumentasi. Hasil analisis kondisi fisik jalur pejalan kaki di Kawasan Lapangan Merdeka Kota Binjai menunjukkan bahwa masih terdapat beberapa variabel yang tidak memenuhi atau belum memenuhi semua persyaratan kesesuaian.

Kata kunci: Jalur pedestrian, pejalan kaki, kondisi fisik, laju pertumbuhan dan fasilitas

Abstract

Binjai City is a city that has been named as a city of services, industry, trade, and settlements. This is a mode of increasing the growth rate of Gross Regional Domestic Revenue (GRDP). Binjai City has a city center with various infrastructure facilities for its residents, one of which is Merdeka Square in Binjai City. This area is one of the residents' destinations in carrying out both physical and non-physical activities. Pedestrian paths are important infrastructure in human activities contained in a city infrastructure facility that can support the accessibility of activities and the development of an urban area. The pedestrian path in the Merdeka Square area of Binjai City is revitalized at the end of 2022, but at this time the physical condition of the pedestrian path is still not entirely good. The pedestrian path still does not have supporting facilities that meet the standard provisions that have been determined. This study analyzes the physical conditions based on Permen PU No.03 of 2014 concerning guidelines for planning, providing, and utilizing pedestrian network infrastructure and facilities in urban areas with descriptive qualitative research methods with data sources through field observation and documentation. The results of the analysis of the physical condition of the pedestrian path in the Merdeka Field Area of Binjai City show that there are still several variables that do not meet or have not met all the requirements of suitability.

Keywords: Pedestrian paths, pedestrians, physical conditions, growth rates and facilities

PENDAHULUAN

Pedestrian memiliki arti dari kata latin yaitu “*pedester/pedesters*” yang artinya pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki [1]. Menurut Rubenstein (1992) pedestrian adalah suatu pergerakan atau sirkulasi, ataupun bisa dikatakan juga sebagai perpindahan orang atau manusia dari suatu tempat ke titik awal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuannya (*destination*) dengan berjalan kaki [2]. Jalur pedestrian memiliki fungsi yaitu memfasilitasi pergerakan pada pejalan kaki dari suatu tempat ke tempat lain dengan mudah, aman, nyaman lancar serta mandiri. Jalur pedestrian juga memiliki fungsi sebagai ruang tempat beraktivitasnya manusia itu sendiri, sarana media interaksi sosial, pedoman visual ataupun ciri khas suatu lingkungan kawasan.

Dalam keputusan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No : 03/PRT/M/2014 Pasal 1 ayat (1) tentang pedoman perencanaan serta sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan menjelaskan bahwa suatu jaringan pejalan kaki adalah ruas pejalan kaki, baik terintegrasi maupun terpisah dengan jalan yang dimana diperuntukan untuk prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menghubungkan antara pusat-pusat kegiatan dan fasilitas pergantian moda. Pasal 4 menyatakan tentang fungsi dan manfaat sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki dengan menjamin aspek-aspek keselamatan serta kenyamanan seorang pejalan kaki [3]. Hal ini bertujuan untuk menciptakan suatu jaringan pejalan kaki yang aman serta manusiawi pada kawasan perkotaan.

Jalur pedestrian adalah suatu pergerakan ataupun sirkulasi serta perpindahan orang atau manusia dari suatu tempat ke titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki. Kondisi fisik pada jalur pedestrian merupakan dimensi jalur pedestrian yang terdiri dari panjang, lebar dan ketinggian dari jalur pedestrian [4]. Menurut Adisasmita (2011) pada buku dengan judul Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah menjelaskan bahwa pejalan kaki adalah subjek yang berjalan kaki dari tempat awal menuju ke tempat tujuan [5].

Fasilitas dalam penunjang pada jalur pedestrian mengakibatkan terdorongnya pengembangan akan sistem transportasi ramah lingkungan dan mengintegrasikannya dengan ruang terbuka hijau di kawasan perkotaan [6]. Berdasarkan SE Menteri PUPR No.02 Tahun 2018 tentang Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki (2018) menjelaskan tentang fasilitas pejalan kaki yaitu fasilitas utama (trotoar dan penyeberangan), fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus (ramp, jalur pemandu dan alat bantu), fasilitas pejalan kaki sementara pada areal kontruksi (pemisah pejalan kaki), fasilitas pendukung (jalur hijau, rambu marka, lampu penerangan fasilitas pejalan kaki, pagar pengaman, tempat duduk, tempat sampah serta halte bus dan lapak tunggu).

Jalur pedestrian memiliki syarat dalam suatu perancangan yang dapat menciptakan kesempatan terhadap pengguna untuk melakukan berbagai aktivitas dengan keleluasan [7]. Yang perlu diperhatikan pada rancangan jalur pedestrian antara lain:

- a. Kondisi permukaan bidang
- b. Kondisi daerah-daerah peristirahatan
- c. Ukuran tanjakan(*gradients*)
- d. Pendimensian
- e. Sistem penerangan dan perlindungan terhadap sinar matahari
- f. Sistem pemeliharaan
- g. Kondisi struktur drainase
- h. Kondisi tepi jalan
- i. Kondisi daerah persimpangan jalan

Pembangunan suatu sarana prasarana di suatu perkotaan harus bersetujuan dengan syarat dan ketentuan yang ada. Setelah kawasan pusat perkotaan dilakukan revitalisasi harus memiliki perubahan yang signifikan yang membantu dalam pencapaiannya target kesesuaian jalur pedestrian di suatu perkotaan. Pada Lapangan Merdeka Kota Binjai memiliki intensitas kegiatan yang tinggi yang menyebabkan ketidaknyamanan terhadap kondisi jalur pedestrian jika masih belum terpenuhi bahkan memiliki hambatan. Maka dari itu, penelitian ini bermaksud untuk menganalisis tentang bagaimana kondisi fisik pada kawasan Lapangan Merdeka Kota Binjai guna mengetahui bagaimana kondisi permasalahannya. Sehingga nantinya diharapkan dapat menjadi salah satu acuan untuk pemerintah terkait.

METODE PENELITIAN

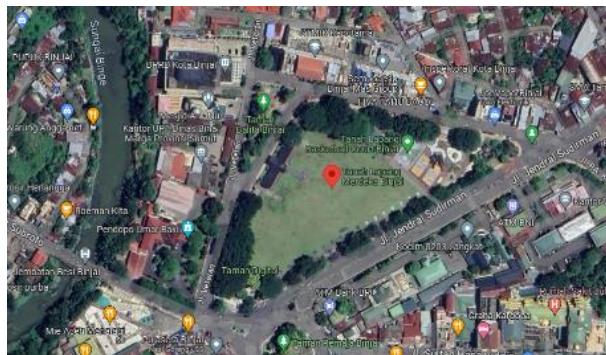
Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan cara observasi lapangan. Metode penelitian deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, dimana digunakan untuk meneliti pada suatu kondisi objek yang ilmiah [8]. Analisis yang dilakukan dengan cara observasi serta dokumentasi langsung mengacu pada kondisi fisik dinilai berdasarkan persyaratan rancangan jalur pedestrian yang terdapat pada pedoman perencanaan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana ruang pedestrin di perkotaan. Analisis akan dilakukan di kawasan lapangan Merdeka Kota Binjai, Sumatera Utara. Dengan membagi pada dua segmen yaitu:

- a. Segmen 1 pada jalur pedestrian Jalan Jenderal Sudirman
- b. Segmen 2 pada jalur pedestrian Jalan Veteran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Lapangan Merdeka Kota Binjai terletak di titik pusat kotamadya yang terdapat di Sumatera Utara dengan letak geografis pada $03^{\circ}03'40''$ - $03^{\circ}40'02''$ LU dan $98^{\circ}27'03''$ - $98^{\circ}39'32''$ BT. Ketinggian rata-rata adalah 28 meter diatas permukaan laut. Luas lapangan ini sekitar 4,88 hektare persegi. Dengan panjang jalur pedestrin ± 150 meter setiap segmen.



Gambar 1. Lokasi Lapangan Merdeka Kota Binjai

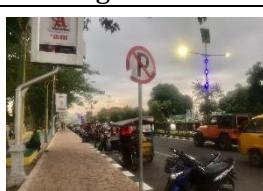
Analisis Kondisi Fisik Jalur Pedestrian

Hasil analisis pada penelitian ini adalah berupa tabel hasil penelitian yang berisi tentang kesesuaian terhadap kondisi fisik yang dinilai berdasarkan persyaratan rancangan jalur pedestrian pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.03 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana dan Prasarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan.

Dalam menentukan sebuah analisis diperlukan variabel suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang,objek ataupun kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang ditetapkan untuk kemudian ditarik kesimpulannya.

Tabel 1. Analisis Kondisi Fisik Jalur Pedestrian

Variabel	Syarat Kesesuaian	Hasil Penelitian
Jalur Pedestrian (trotoar)	Jalur pedestrian secara umum sejajar dengan sumbu jalan dan memiliki tinggi yang melebihi dari permukaan yang keras untuk memastikan keselamatan pengguna. Jalur pedestrian harus memiliki lebar minimal 1,8 meter (Permen PU No.03 Tahun 2014).	 <p>Segmen 1 : Memiliki jalur pedestrian dengan lebar 3 meter, panjang ±150 meter dan tebal 0,35 meter. Material batu andesit.</p>  <p>Segmen 2 : Memiliki jalur pedestrian dengan lebar 3 meter, panjang ±150 meter dan tebal 0,35 meter. Material batu andesit.</p>
Kemiringan atau ramp	Pada jalur pedestrian di titik-titik perubahan level lantai dengan kelandaian tertentu atau mendatar yang terletak pada ruas-ruas jalan. Jalur pedestrian harus memiliki ramp maksimal 8% dengan tinggi 1 meter dan panjang minimal 1,2 meter (Permen PU No.03 Tahun 2014).	<p>Segmen 1 : Tidak memiliki</p> <p>Segmen 2 : Tidak memiliki</p>

Penyeberangan dan zebra cross	<p>Penyeberangan adalah penghubung antara ruang pedestrian yang berseberangan. Penyeberangan harus memiliki jarak minimal 300 meter dari persimpangan (Permen PU No.03 Tahun 2014).</p>	 <p>Segmen 1 : Memiliki zebra cross</p>  <p>Segmen 2 : Memiliki zebra cross</p>
Jalur hijau	<p>Jalur hijau adalah penempatan tanaman serta elemen-elemen lansekap lainnya yang terletak didalamnya. Jalur hijau harus memiliki lebar 150 cm (Permen PU No.03 Tahun 2014).</p>	 <p>Segmen 1 : Memiliki area jalur hijau dan memiliki taman hijau di satu sisi</p>  <p>Segmen 2 : Memiliki jalur hijau dan memiliki sisi yang digunakan sebagai tempat tanpa dilalui banyak orang</p>
Rambu dan marka (<i>signage</i>)	<p>Berfungsi sebagai alat penyampaian informasi kepada pengguna jalan agar berhati-hati dan menaati peraturan (Permen PU No.03 Tahun 2014).</p>	 <p>Segmen 1 : Memiliki rambu dilarang parkir pada satu tempat saja</p> <p>Segmen 2 : Tidak memiliki rambu</p>
Lampu penerangan	<p>Berfungsi sebagai penerangan di malam hari, harus terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter (Permen PU No.03 Tahun 2014).</p>	

		<p>Segmen 1 : Memiliki lampu penerangan yang terletak di setiap 10 meter dengan tinggi 3,5 meter.</p> 
Pagar pengaman	Diletakkan di titik yang memerlukan perindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter (Permen PU No.03 Tahun 2014).	<p>Segmen 1 : Tidak memiliki pagar pengaman. Segmen 2 : Tidak memiliki pagar pengaman</p>
Tempat duduk	Berfungsi sebagai tempat beristirahat, tempat menunggu serta tempat untuk bersantai, terletak setiap 10 meter, dengan lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter (Permen PU No.03 Tahun 2014).	<p>Segmen 1 : Memiliki tempat duduk yang terletak setiap 10 meter dengan lebar 0,5 meter dan panjang 1,5 meter. Bermaterial dari bahan besi dengan kondisi yang layak.</p>  <p>Segmen 2 : Memiliki tempat duduk yang terletak setiap 10 meter dengan lebar 0,5 meter dan panjang 1,5 meter. Bermaterial dari bahan besi dengan kondisi yang layak.</p> 
Tempat sampah	Diletakkan diluar jalur pedestrian dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter (Permen PU No.03 Tahun 2014).	<p>Segmen 1 : Memiliki tempat sampah yang terletak di setiap 15-20 meter, tetapi beberapa tempat sampah kondisinya tidak</p> 

		<p>layak.</p> 
Halte dan lapak tunggu	Berfungsi sebagai tempat pemberhentian. Memiliki jarak radius 300 meter (Permen PU No.03 Tahun 2014).	 <p>Segmen 1 : Memiliki halte dan lapak tunggu yang masih digunakan oleh beberapa pkl untuk berjualan.</p> <p>Segmen 2 : Tidak memiliki halte dan lapak tunggu</p>

Dari tabel diatas menjadi hasil penelitian yang menjelaskan bahwa kondisi fisik pada Lapangan Merdeka Kota Binjai memiliki beberapa hal yang masih perlu diperhatikan oleh pemerintah. Pada segmen 1 memiliki jalur pedestrin yang lebih sedikit dilalui oleh pejalan kaki. Sedangkan pada segmen 2 lebih banyak dilalui oleh pejalan kaki karena banyak pedagang kaki lima. Kondisi jalur pada segmen 1 dan segmen 2 ini cukup memberikan rasa nyaman dalam berjalan kaki karena jalur pedestrian nya yang cukup efektif untuk para pejalan kaki. Akan tetapi, ada beberapa hal yang harus diperbaiki.

KESIMPULAN

Oleh adanya pembahasan mengenai penelitian yang dilakukan dengan menggunakan media dokumentasi dan observasi langsung pada Lapangan Merdeka Kota Binjai sebagai objek penelitiannya telah memberikan pemahaman kepada kalangan pengguna objek tersebut. Dengan adanya pembahasan ini, tidak sekedar menjadi sebuah pembahasan suatu objek dan masalah. Akan tetapi, dapat menjadi saran kepada pihak pemerintah dalam perubahan kembali menjadi suatu objek pusat kota yang lebih baik lagi dan dapat dinikmati oleh semua kalangan maupun dengan keterbatasan mental sekalipun.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penyampaian ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang paling berkontribusi dalam pelaksanaan penelitian ini yaitu orang tua dan seluruh keluarga yang mendukung baik materi dan non materi.

REFERENSI

- Ambarwati, L., Kusuma Indriastuti, A., & Sari, N. (2018). *PEJALAN KAKI, Riwayatmu Dulu dan Kini* (Cetakan Pertama). Malang : UB Press, 2018.
- Ashadi, Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura. *Nalars*, 11(1), 77–90.
- Iswanto, D. (2003). *Mengkaji Fungsi Keamanan Dan Kenyamanan Bagi Pejalan Kaki Di Jalur Pedestrian (trotoar) Jalan Ngesrep Timur V Semarang (Akses Utama Kampus Undip Tembalang)*[Universitas Dipenogoro]. <http://eprints.undip.ac.id/14855/>
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen – Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus : Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda). *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman PENGARUH*, 5(1), 21–29. http://eprints.undip.ac.id/18474/1/4_danoe_ielemen_lanskap_pandanaran.pdf
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.03 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, 2013 Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia 8 (2014). http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen_PUPR_No_03-2014.pdf
- Putri, S. R. (2022). *Analisis Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru*[Universitas Islam Riau]. file:///D:/Analisis Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru.pdf
- Sugiyono. (2016). *Metode penelitian pendidikan: pendekatan kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. ALFABETA.
- Tanan, N., & Suprayoga, G. B. (2015). Fasilitas Pejalan Kaki Dalam Mendukung Program Pengembangan Kota Hijau. *Jurnal HPJI* (Vol. 1, Issue 1).